RELATÓRIO FINAL

CPI PARA APURAR POSSÍVEIS IRREGULARIDADES NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SISTEMA TRANSCOL

RELATOR: DEPUTADO LUIZ CARLOS MOREIRA - PMDB

Palácio Domingos Martins – Vitória, em 24 de novembro de 2004.

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA PELA RESOLUÇÃO N.º 2.077, DE 22 DE MAIO DE 2003, PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DO PODER LEGISLATIVO DO DIA 26 DE MAIO DE 2003, DESTINADA A APURAR POSSÍVEIS IRREGULARIDADES NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO E/OU PERMISSÃO, INCLUSIVE NA FIXAÇÃO DOS VALORES DAS TARIFAS, ALÉM DE INVESTIGAR AS CONDIÇÕES DA QUALIDADE NO ATENDIMENTO NO TRANSPORTE COLETIVO DA GRANDE VITÓRIA – TRANSCOL.

PRESIDENTE

Deputado Marcelo Santos

RELATOR

Deputado Luiz Carlos Moreira

DEPUTADOS TITULARES

- **José Esmeraldo**
- **Helder Salomão**
- **Cláudio Thiago**

DEPUTADOS SUPLENTES

- **Geovani Silva**
- **José Tasso de Andrade**
- **Gilson Gomes**
- **Brice Bragato**
- **Robson Vaillant**

SUMÁRIO

1 REQUERIMENTO DE CRIAÇÃO DA CPI..... 04

2 A COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, FUNDAMENTOS LEGAIS, PODERES E LIMITES..... 06

3 OBJETIVOS DA CPI..... 10

4 OS FATOS DETERMINADOS..... 11

5 RESUMO DAS ATIVIDADES DA COMISSÃO..... 11
5.1 Correspondências expedidas..... 11
5.2 Correspondências recebidas..... 21
5.3 Depoentes..... 31
34

6 A APURAÇÃO DOS FATOS – DEPOIMENTOS.....
6.1 Depoimentos dos membros do RODOTRANS..... 35
6.2 Depoimento do Sr. Marcelo Ferraz (Presidente da CETURB)..... 35
6.3Tarcísio Celso Vieira Vargas (Ex-Diretor Presidente da CETURB)..... 37
6.4 Depoimento do Sr. Antônio Fernando Betarrelo (Ex- Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas)..... 37
6.5 Depoimento do Sr. Renan Chieppe (Presidente do SETPES)..... 38

7 PARECER DO RELATOR..... 39

8 PARECER DA COMISSÃO..... 47

ANEXO I

2. A COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, FUNDAMENTOS LEGAIS, PODERES E LIMITES.

Por iniciativa dos Deputados Cláudio Thiago e Euclério Sampaio, foi apresentado a esta Casa de Leis, em 21 de maio de 2003, o Requerimento n.º 385/2003, solicitando a criação de uma comissão parlamentar de inquérito com a finalidade específica de investigar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação dos valores das tarifas, além de investigar as condições da qualidade no atendimento no transporte coletivo da Grande Vitória – TRANSCOL.

A iniciativa dos Deputados signatários da proposição, apoiada por mais da terça parte dos membros do Parlamento, constituiu-se na expressão concreta e efetiva do exercício do poder de investigação que compete à Assembléia Legislativa.

Em 26 de maio de 2003, a Mesa Diretora da Assembléia Legislativa promulgou a Resolução n.º 2.077, criando a Comissão Parlamentar de Inquérito solicitada, com fundamento na Constituição Estadual promulgada em 05 de outubro de 1989, que, na Seção IV (Das Comissões), do Capítulo I (Das atribuições da Assembléia Legislativa), dispôs em seu artigo 60, § 3º, *in verbis*:

> ***"Art. 60. A Assembléia Legislativa terá comissões permanentes e temporárias constituídas na forma e com atribuições previstas no regimento interno ou no ato que resultar sua criação."***
>
> ***§ 3º. As comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação das autoridades judiciais, além de outros previstos no regimento interno da Assembléia Legislativa, serão criadas mediante requerimento de um terço dos seus membros para apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público para que promova a responsabilidade civil e criminal dos infratores, no prazo de noventa dias."***

Em aditamento ao dispositivo constitucional citado, a criação da presente CPI foi, também, fundamentada em Título II (Dos Órgãos da Assembléia) e Capítulo III (Das Comissões), do Regimento Interno da Assembléia Legislativa (Resolução n.º 1.600/91).

O requerimento de criação da CPI foi formulado segundo as exigências constitucionais e regimentais, seja no que concerne ao **número de signatários**, eis que foi subscrito conforme estabelecido no § 5º do art. 49 do Regimento Interno da Assembléia Legislativa (no mínimo, um terço dos membros da Assembléia Legislativa), seja em relação ao:

- **fato determinado**, pois se circunscreve à apuração de possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação dos valores das tarifas, além de investigar as condições da qualidade no atendimento no transporte coletivo da Grande Vitória – TRANSCOL.

- **prazo certo**, estabelecido em 90 (noventa) dias para o funcionamento da Comissão (prorrogável mediante deliberação do Plenário - § 3º do art. 49 da Resolução nº 1.600/91).

- **número de Deputados**, estabelecido em cinco membros efetivos e respectivos suplentes.

De acordo com as indicações partidárias, a Mesa Diretora da Assembléia Legislativa, pelo Ato n.º 1.489 de 03 de junho de 2003, constituiu a presente Comissão Parlamentar de Inquérito da seguinte forma:

Membros Efetivos	**Partido**	**Cargo**	**Membros Suplentes**
MARCELO SANTOS	PTB	Presidente	GEOVANI SILVA
JOSÉ ESMERALDO	PFL	Vice-Pres.	GILSON GOMES
LUIZ CARLOS MOREIRA	PMDB	Relator	JOSÉ TASSO
HELDER SALOMÃO	PT	Membro	BRICE BRAGATO
CLÁUDIO THIAGO	PL	Membro	ROBSON VAILLANT

Na primeira reunião, realizada no dia **03 de junho de 2003**, foi efetivada a **instalação da referida CPI** e foram eleitos por três votos a dois votos, o Deputado **Marcelo Santos** para Presidente, o Deputado J**osé Esmeraldo** para Vice-Presidente e o Deputado **Luiz Carlos Moreira** para Relator.

A Carta Estadual, no artigo 60, § 3º, citado, confere às comissões parlamentares de inquérito *poderes de investigação*

próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no Regimento Interno da Assembléia Legislativa. Poderes e limites constitucionais e regimentais que estão, também, expressos no ato de criação desta CPI, sendo que o objeto é *a apuração de possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação dos valores das tarifas, além de investigar as condições da qualidade no atendimento no transporte coletivo da Grande Vitória – TRANSCOL.*

É de se referir, ainda, ao definido, de maneira geral, pelo Eminente Ministro Paulo Brossard, relator do Habeas Corpus n.º 71.039-5 – Rio de Janeiro, Tribunal Pleno, DJ de 6-12-96 que, em longa ementa sobre os poderes e as limitações das comissões parlamentares de inquérito, afirma:

> ***"a) às câmaras legislativas pertencem poderes investigatórios, bem como os meios instrumentais destinados a torná-los efetivos. Por uma questão de funcionalidade elas exercem por intermédio de comissões parlamentares de inquérito, que fazem as suas vezes;***
>
> ***b) o poder investigatório é auxiliar necessário do poder de legislar, conditio sine qua non de seu exercício singular;***
>
> ***c) podem ser objeto de investigação todos os assuntos que estejam na competência legislativa ou fiscalizatória do Congresso;***
>
> ***d) são amplos os poderes da comissão parlamentar de inquérito, pois são necessários e úteis para o cabal desempenho de suas atribuições. Contudo, não são ilimitados. Toda autoridade, seja ela qual for, está sujeita à Constituição. O Poder Legislativo também e com ele as suas comissões. A comissão parlamentar de inquérito encontra na jurisdição constitucional do Congresso seus limites;***
>
> ***e) quem quer o fim dá os meios. A Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a investigar fatos relacionados***

com as atribuições congressuais, tem poderes imanentes ao natural exercício de suas atribuições, como de colher depoimentos, ouvir indiciados, inquirir testemunhas, notificando-as a comparecer perante ela e a depor; a este poder corresponde o dever de, comparecendo a pessoa perante a comissão, prestar-lhe depoimento, não podendo calar a verdade. Comete crime a testemunha que o fizer. A Constituição, art. 58, § 3º, a Lei n.º 1.579, art. 4º, e a jurisprudência são nesse sentido;

f) dificilmente a comissão poderia cumprir sua missão se, a todo momento e a cada passo, tivesse de solicitar a colaboração do Poder Judiciário para intimar uma testemunha a comparecer e a depor. Em casos de resistência ou recalcitrância ou desobediência, comprovados e certificados pela comissão, por meio de seus funcionários, solicita a colaboração do aparelho especializado do Poder Judiciário, que, em nome da harmonia entre os Poderes, não lhe pode negar. Lei n.º 1.579, art. 3º, parágrafo único;

g) a Comissão pode, em princípio, determinar buscas e apreensões, sem o que essas medidas poderiam tornar-se inócuas, e, quando viessem a ser executadas, caírem no vazio. Prudência, moderação e adequação recomendáveis nessa matéria, que pode constituir o punctum dollens da Comissão Parlamentar de inquérito no exercício de seus poderes, que, entretanto, devem ser exercidos sob pena da investigação tornar-se ilusória e destituída de qualquer sentido útil."

De fato, a Comissão Parlamentar de Inquérito possui poderes de instrução próprios das autoridades judiciais, mas não tem poder

para processar e julgar responsáveis por irregularidades porventura identificadas em suas investigações. Assim, se a Comissão detectar, de fato, indícios da ocorrência de atos ilícitos, não poderá agir de outra maneira, senão encaminhar suas conclusões ao Ministério Público para responsabilização dos culpados.

3 OBJETIVOS DA CPI

A Comissão Parlamentar de Inquérito teve os seguintes objetivos, guardando fidelidade ao enunciado do próprio texto constitucional e regimental:

a) a investigação dos fatos determinados arrolados no requerimento de sua criação, circunscreve-se à apuração de possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão do Sistema TRANSCOL, inclusive na fixação do valor das tarifas;

b) a realização de diligências necessárias à investigação das condições na qualidade do atendimento no transporte coletivo da Grande Vitória – TRANSCOL.

Para a consecução desses objetivos a Comissão atuou, basicamente, por meio dos seguintes instrumentos:

a) tomada de depoimentos no Plenário da Comissão;

b) exame de informações complementares, de documentos, relatórios, processos, etc;

c) diligências efetuadas pelos membros da Comissão e pela assessoria jurídica para exame e obtenção de cópia de documentos e processos.

4. OS FATOS DETERMINADOS

A Comissão Parlamentar de Inquérito examinou os fatos pertinentes à apuração dos mesmos, especialmente no que concerne ao seguinte:

1. Possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão no Sistema Transcol;

2. Possíveis irregularidades na fixação do valor das tarifas do Sistema Transcol;
3. Investigação das condições da qualidade no atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória – Transcol;

5. RESUMO DAS ATIVIDADES DA COMISSÃO

Sob a Presidência do Deputado José Esmeraldo e, posteriormente, do Deputado Marcelo Santos, as atividades da Comissão foram iniciadas em 03 de junho de 2003, quando foram eleitos o Presidente, Vice-Presidente e Relator, com os demais respectivos membros.

Conforme expresso no Requerimento nº 385/2003, o prazo estabelecido para o funcionamento da Comissão foi de 90 (noventa) dias (prorrogável mediante deliberação do Plenário - § 3º do art. 49 do Regimento Interno).

Durante o seu funcionamento, a presente Comissão Parlamentar de Inquérito expediu **184 (cento e oitenta e quatro)** ofícios, recebeu **184 (cento e oitenta e quatro)** ofícios, recebeu também outras **05 (cinco)** correspondências, enviou **03 (três)** fax e tomou o depoimento de **38 (trinta e oito)** autoridades, tudo conforme evidenciado abaixo:

5.1 Correspondências expedidas:

1. OF/CPI 001 - Presidente da ALES - Comunicando dia, hora e local das ordinárias
2. OF/CPI 002 - Coordenador da TV Assembléia - Comunicando dia, hora e local das ordinárias
3. OF/CPI 003 - Chefe da Comunicação Social - Comunicando dia, hora e local das ordinárias
4. OF/CPI 004 - Diretor DLCPD - Solicitando endereço eletrônico
5. OF/CPI 005 - Procurador Geral da ALES - Solicitando assessores jurídicos
6. OF/CPI 006 - Procurador Geral de Justiça - Solicitando representante
7. OF/CPI 007 - Diretor DLMD - Solicitando reserva de Plenário

8. OF/CPI 008 - Diretor Geral da ALES - Solicitando linha telefônica 0-800
9. OF/CPI 009 - Procurador Geral de Justiça - Solicitando cópia dos autos da denúncia da ATTAC
10. OF/CPI 010 - Francisco Forrechi (Pres. do RODOTRANS) - convocação Gentil Seidel e Valdir Boldt
11. OF/CPI 011 - Francisco Forrechi (Pres. do RODOTRANS) - convocação
12. OF/CPI 012 - Aloízio Santos (Prefeito de Cariacica) - Solicitando decreto e Documentos
13. OF/CPI 014 - Carlos A.Mazoni(Pres. Da ATTAC) - Convocação
14. OF/CPI 016 - Chefe da Comunicação Social - Solicitando fornecer matéria de jornais
15. OF/CPI 015 - Marcelo Ferraz (Pres da CETURB) - Sol. Documentos ref. Transf. Linhas Cariacica
16. OF/CPI 013 - Mário Gama e Fernando Silva (Procuradores) - Sol. Parecer s/ pedido de informação
17. OF/CPI 017 - Presidente da ALES - Informando mudança de horário das ordinárias
18. OF/CPI 018 - Diretor DLMD - Informando mudança de horário das ordinárias
19. OF/CPI 019 - Procurador Geral de Justiça - Informando mudança de horário das ordinárias
20. OF/CPI 020 - Marcelo Ferraz (Pres CETURB) - solicitando Documentos e informações
21. OF/CPI 021 - Marcelo Ferraz (Pres CETURB) - solicitando pesquisas de satisfação
22. OF/CPI 022 - Guerino Dalvi (Sec. Geral do SETPES) - solicitando pesquisas de satisfação
23. OF/CPI 023 - Amilton Soares (Viação Praia Sol) - Solicitando cópia do contrato social
24. OF/CPI 024 - Almir Comério (Diretor Geral da Granvitur) - Solicitando cópia do contrato social
25. OF/CPI 025 - Domingos Sávio (Unimar Transporte) - Solicitando cópia do contrato social

26. OF/CPI 026 - Floriano Carneiro Mendonça (Viação Satélite) - Solicitando cópia do contrato social
27. OF/CPI 027 - Adir Gama (Viação Serrana) - Solicitando cópia do contrato social
28. OF/CPI 028 - Adir Gama (Viação Serena) - Solicitando cópia do contrato social
29. OF/CPI 029 - Maurílio Duarte (Serramar Transporte) - Solicitando cópia do contrato social
30. OF/CPI 030 - Malidion Pereira (Netuno) - Solicitando cópia do contrato social
31. OF/CPI 031 - Cairo Ottaiono Júnior(Transporte Carga Pesada) - Solicitando cópia do contrato social
32. OF/CPI 032 - Domingos Sávio (Santa Paula Transportes) - Solicitando cópia do contrato social
33. OF/CPI 033 - Dalare Nunes (Seletrans) - Solicitando cópia do contrato social
34. OF/CPI 034 - Murilo Andrade (Santa Zita Transportes) - Solicitando cópia do contrato social
35. OF/CPI 035 - Valdir Boldt - Convocar
36. OF/CPI 036 - Alessandro Vieira da Silva - Convocar
37. OF/CPI 037/03 - Roberto da Silva Argolo - convocação
38. OF/CPI 038/03 - Sueli Nunes Elias - convocação
39. OF/CPI 039/03 - Braz da Silva Lucas - encaminhando cópia do Documentos protocolado na CETURB
40. OF/CPI 040/03 - Seletrans - informando convocação de Valdir Boldt
41. OF/CPI 041/03 - Granvitur - informando convocação de Alessandro Vieira da Silva
42. OF/CPI 042/03 - Unimar - informando convocação de Roberto da Silva Argolo
43. OF/CPI 043/03 - Gilberto Toscano - Coordenador do GRCO (sol. Cópia de processo Alemão)
44. OF/CPI 044/03 - Paulo Haicki - Delegado da DRACO (sol. Cópia de processo Alemão)
45. OF/CPI 045/03 - Roberto Precioso Junior - Sup. Da Polícia Federal (sol. Cópia de processo Alemão)

46. OF/CPI 046/03 - Marcelo Ferraz - CETURB - sol. Autos apreensão ref. Braz da Silva Lucas

47. OF/CPI 047/03 - Marcelo Ferraz - CETURB - sol. Informações ref. Norma e jornada de trabalho

48. OF/CPI 048/03 - Francisco Forrechi - sol. Informações ref. Empresa Ilha Azul e plano de saúde

49. OF/CPI 049 - Valdir Boldt - convocação

50. OF/CPI 050 - Alessandro Vieira da Silva - convocação

51. OF/CPI 051 - Roberto Silva Argolo - convocação

52. OF/CPI 052 - Francisco Forrechi - convocação

53. OF/CPI 053 - Sueli Nunes Elias - convocação

54. OF/CPI 054 - José Maria R. de O. Filho - PGJ - reiterando o OF/CPI nº 009

55. OF/CPI 055 - Aloízio Santos - Prefito de Cariacica - reiterando o OF/CPI nº 012

56. OF/CPI 056 - Gilberto Toscano - Coordenador do GRCO - reiterando o OF/CPI 043

57. OF/CPI 057 - Paulo Haicki - Delegado da DRACO - reiterando o OF/CPI nº 045

58. OF/CPI 058 - Roberto Precioso Junior - Superintendente da PF - reiterando o OF/CPI nº 046

59. OF/CPI 059 - Domingos Sávio - Gerente da Santa Paula - reiterando o OF/CPI 032

60. OF/CPI 060 - Dalare N. Magalhães - Diretora da Seletrans - reiterando o OF/CPI 060/03

61. OF/CPI 061 - Viação Praia Sol - sol. cópia apólices seguro

62. OF/CPI 062 - Granvitur - sol. cópia apólices seguro

63. OF/CPI 063 - Unimar Transporte - sol. cópia apólices seguro

64. OF/CPI 064 - Viação Satél - sol. cópia apólices seguroite

65. OF/CPI 065 - Viação Serrana - sol. cópia apólices seguro

66. OF/CPI 066 - Viação Serena - sol. cópia apólices seguro

67. OF/CPI 067 - Serramar Transportes Coletivos - sol. cópia apólices seguro

68. OF/CPI 068 - Netuno Ltda. - sol. cópia apólices seguro

69. OF/CPI 069 - Carga Pesada - sol. cópia apólices seguro
70. OF/CPI 070 - Santa Paula Transp. Urbanos - sol. cópia apólices seguro
71. OF/CPI 071 - Seletrans - sol. cópia apólices seguro
72. OF/CPI 072 - Santa Zita - sol. cópia apólices seguro
73. OF/CPI 073 - Francisco Forrechi (Ex-Presidente do Sindirodoviários) - convocação
74. OF/CPI 074/03 Ao Francisco Forrechi desconsiderando convocação
75. OF/CPI 075/03 Ao Alessandro Vieira convocando para esclarecimentos
76. OF/CPI 076/03 Ao Roberto Silva Argolo convocando para esclarecimentos
77. OF/CPI 077/03 Ao Carlos Alberto Mazoni convocando para esclarecimentos
78. OF/CPI 078/03 Ao Luiz Antônio Monteiro convocando para esclarecimentos
79. OF/CPI 079/03 Ao José do Nascimento Filho convocando para esclarecimentos
80. OF/CPI 080/03 Ao José dos Passos Rocha convocando para esclarecimentos
81. OF/CPI 081/03 Ao Jair Pollak convocando para esclarecimentos
82. OF/CPI 082/03 Ao Generoso Rodrigues Carvalho convocando para esclarecimentos
83. OF/CPI 083/03 Ao Gilson Ferreira Lírio convocando para esclarecimentos
84. OF/CPI 084/03 Ao Alessandro Vieira Silva Convocando para esclarecimentos
85. OF/CPI 085/03 Ao Roberto Silva Argolo convocando para esclarecimentos
86. OF/CPI 016/03 Solicitação ao Senhor Claúdio Rocha cópias matérias sobre o Transcol
87. OF/CPI 090/03 Solicitando Informações ao Senhor Almir Comério da Granvitur

88. OF/CPI 091/03 Solicitando Informações ao Senhor Joaquim Antônio Carlette Flexa Branca
89. OF/CPI 089/03 Convocando o Senhor Geraldo de Oliveira Mendes
90. OF/CPI 087/03 Convocando Jânio de Oliveira Sena
91. OF/CPI 088/03 Convocando o Senhor Jair Pinto Lima
92. OF/CPI 086/03 Convocando o Senhor Manoel Meirelles
93. OF/CPI 092/03 Convocando o Senhor Geraldo Oliveira Mendes
94. OF/CPI 093/03 Convocando o Senhor Jânio de Oliveira Senae
95. OF/CPI 094/03 Convocando Jair Pinto Lima
96. OF/CPI 095/03 Convocando o Senhor Manoel Meirelles
97. OF/CPI 097/03 - Solicitando informações ao Senhor Marcelo Ferraz
98. OF/CPI 099/03 - Convocando Geraldo de Oliveira Mendes
99. OF/CPI 100/03 - Convocando Jair Pollak
100. OF/CPI 104/03 - Convocando o Senhor Jânio de Oliveiro Sena
101. OF/CPI 102/03 - Convocando O Senhor Jair Pollak
102. OF/CPI 103/03 - Convocando o Senhor Geraldo de Oliveira Mendes
103. OF/CPI 105/03 - Convocando o Senhor Cristiano dos Santos Pollak
104. OF/CPI 106/03 - Concocando o Senhor Francisco Forrechi
105. OF/CPI 107/03 - Convocando o Senhor Jair Pinto Lima
106. OF/CPI 108/03 - Solicitando reforço na Segurança da sessão do dia 01/10/03
107. OF/CPI 110/03 - Solicitando cópia das decl. de Renda Jair Pollak e Cristiano Santos
108. OF/CPI 109/03 - Convocando o Senhor Marcelo Ferraz
109. OF/CPI 111/03-Sol.IRPF Francisco Forrechi, Jânio O. Sena, Jair Pinto e Geraldo Mendes
110. OF/CPI 113/03 - Solicitando processos contra Francisco Forrechi

111. OF/CPI 114/03 - Convocando do Senhor Jorge Hélio Leal
112. OF/CPI 115/03 - Convocando o Senhor Tarcísio Vieira Vargas
113. OF/CPI 116/03 - Convocando o Senhor Haroldo Dário Ribeiro
114. OF/CPI 117/03 - Convocando o Senhor Walter de Prá
115. OF/CPI 124 - Marcelo Ferraz - Ceturb - enc. doc. Relacionados à auditoria e outros
116. OF/CPI 125 - Sílvio Ramos - SEDIT - enc. relatório do walter De Prá
117. OF/CPI 126 - Marcelo Ferraz - Ceturb - einformar período interrupção do repasse de 0,5%
118. OF/CPI 120 - Rodrigo Cardoso de Freitas - Convocação
119. OF/CPI 123 - Eliana Abaurre Ferrari - Convocação
120. OF/CPI 119 - Teresa Cristina Pasolini - Convocação
121. OF/CPI 121 - Sandra Carvalho de Berredo - Convocação
122. OF/CPI 122 - Marilza Ferreira Celin - Convocação
123. OF/CPI 118 - Rowena Ferreira Tovar - Convocação
124. OF/CPI 127/03 - Fernando Betarello - Convocar
125. OF/CPI 128/03 - Fernando Betarello - Convocar
126. OF/CPI 129/03 - Marcelo Ferraz - Sol. valores arrecadados mês a mês pela CETURB
127. OF/CPI 130/03 - Sérgio Vidigal - sol. inf. valor fixado do ISS cobrado do transp.coletivo
128. OF/CPI 131/03 - Aloízio Santos - sol. inf. valor fixado do ISS cobrado do transp.coletivo
129. OF/CPI 132/03 - Max Filhos - sol. inf. valor fixado do ISS cobrado do transp.coletivo
130. OF/CPI 133/03 - Solange Lube - sol. inf. valor fixado do ISS cobrado do transp.coletivo
131. OF/CPI 098 - Convocação extraordinária p/ 22/09/03
132. OF/CPI 134 - Fernando Betarello - Convocar
133. OF/CPI 135 - Gladys Bitran - PGE - sol. elaboração de parecer prévio sobre a Lei 5720

134. OF/CPI 138 - Sávio Martins - convocar

135. OF/CPI 139 - Marcelo Ferraz - CETURB - sol. enc. valores mensais arrec. nos ult. 12 meses

136. OF/CPI 141 - Lourival Berger - Convocar

137. OF/CPI Pres. da ALES - solicitando reserva definitiva de Plenário

138. OF/CPI 140 - Vítor Buaiz - convocar

139. OF/CPI 142 - Jocelan Alves - convocar

140. OF/CPI 145 - José Carlos Gratz - convocar

141. OF/CPI 146 - Juca Gama - convocar

142. OF/CPI 147 - Sávio Martins - convocar

143. OF/CPI 148 - Vítor Buaiz - convocar

144. OF/CPI 149 - Lourival Berger - convocar

145. OF/CPI 150 - Jocelan Alves - convocar

146. OF/CPI 151 - Lourival Berger - desconvocar

147. OF/CPI 152 - Jocelan Alves - desconvocar

148. OF/CPI 153 - Pres. da ALES - Encaminhando relatório anual

149. OF/CPI 144/03 Solicitando ao Presidente desta casa que reserve de forma definitiva no plenário

150. OF/CPI 002/2004 encaminhando relatório anual de atividades desta CPI

151. OF/CPI 003/04 Convidando Max Filho para reunião do dia 17 de março

152. OF/CPI 004/04 Convidando Sérgio Vidigal para reunião do dia 17 de março

153. OF/CPI 005/04 Convidando Solange Lube para reunião do dia 24 de março

154. OF/CPI 006/04 Convidando Aloizio Santos para reunião do dia 24 de março

155. OF/CPI 007/04 Solitando informações ao Senhor Marcelo Ferraz no prazo de 10 dias

156. OF/CPI 008/04 Informando a Câmara de Viana o recebimento de denúncias protocolada por ela

157. OF/CPI 009/04 a Viação Praia Sol solicitando idade média de veículos da empresa

158. OF/CPI 010/04 a Granvitur solicitando idade média de veículos da empresa

159. OF/CPI 012/04 a Viação Satélite solicitando idade média de veículos da empresa

160. OF/CPI 013/04 a Viação Serrana solicitando idade média de veículos da empresa

161. OF/CPI 014/04 a Viação Serena solicitando idade média de veículos da empresa

162. OF/CPI 015/04 a Viação Serramar solicitando idade média de veículos da empresa

163. OF/CPI 016/04 a Viação Netuno solicitando idade média de veículos da empresa

164. OF/CPI 017/04 a Viação Carga Pesada solicitando idade média de veículos da empresa

165. OF/CPI 018/04 a Viação Metropolitana Santa Paula solicitando idade média de veículos da empresa

166. OF/CPI 019/04 a Viação Seletrans solicitando idade média de veículos da empresa

167. OF/CPI 020/04 a Viação Santa Zita solicitando idade média de veículos da empresa

168. OF/CPI 011/04 a Viação Unimar solicitando idade média de veículos da empresa

169. OF/CPI 019/04 a Viação Floramar solicitando idade média de veículos da empresa

170. OF/CPI 024/04 a Prefeita de Viana convidando para reunião da CPI do dia 07 de abril

171. OF/CPI 025/04 ao Prefeito de Cariacica convidando para reunião da CPI do dia 07 de abril

172. OF/CPI Informando que a reunião ordinária do dia 07 de abril fica transferida para o dia 14 de abril

173. OF/CPI 027/04 prefeita Solange Lube inf. Nova data reunião

174. OF/CPI 028/04 prefeito Aloísio Santos inf. Nova data reunião

175. OF/CPI 029/04 A - Senhor Tacíso Vargas informe a regularidade da fiscalização empresas

176. OF/CPI 029/04 Gov. Paulo Hartung sol.nomeação de interlocutor.

177. OF/CPI 030/04 Sr. Guerino Galvi SETPES Convocando p/depor em 12/05

178. OF/CPI 031/04 Sr. Renan Chieppe conv. P/depor em 19/05

179. OF/CPI 033/04 Convocando o Senhor Marcelo Ferraz para o dia 30/06

180. OF/CPI 034/04 Solicitando Marcelo Ferraz que informe quais empresas operam no sistema

181. OF/CPI 032/04 Convocando o Senhor Beline para o dia 23/06

182. OF/CPI 035/04 Convocando o Senhor Helvécio Angelo Huliana para o dia 30/06

183. OF/CPI 036/04 Convocando o Senhor José Eduardo Farias de Azevedo para o dia 30/06

184. OF/CPI 037/04 Convocando o Senhor João Luiz de Menezes Tovar para o dia 30/06

5.2 Correspondências Recebidas:

1. OF/CPI 001 - Presidente da ALES - Comunicando dia, hora e local das ordinárias
2. OF/CPI 002 - Coordenador da TV Assembléia - Comunicando dia, hora e local das ordinárias
3. OF/CPI 003 - Chefe da Comunicação Social - Comunicando dia, hora e local das ordinárias
4. OF/CPI 004 - Diretor DLCPD - Solicitando endereço eletrônico
5. OF/CPI 005 - Procurador Geral da ALES - Solicitando assessores jurídicos
6. OF/CPI 006 - Procurador Geral de Justiça - Solicitando representante
7. OF/CPI 007 - Diretor DLMD - Solicitando reserva de Plenário
8. OF/CPI 008 - Diretor Geral da ALES - Solicitando linha telefônica 0-800

9. OF/CPI 009 - Procurador Geral de Justiça - Solicitando cópia dos autos da denúncia da ATTAC
10. OF/CPI 010 - Francisco Forrechi (Pres. do RODOTRANS) - convocação Gentil Seidel e Valdir Boldt
11. OF/CPI 011 - Francisco Forrechi (Pres. do RODOTRANS) - convocação
12. OF/CPI 012 - Aloízio Santos (Prefeito de Cariacica) - Solicitando decreto e Documentos
13. OF/CPI 014 - Carlos A.Mazoni (Pres. Da ATTAC) - Convocação
14. OF/CPI 016 - Chefe da Comunicação Social - Solicitando fornecer matéria de jornais
15. OF/CPI 015 - Marcelo Ferraz (Pres da CETURB) - Sol. Documentos ref. Transf. Linhas Cariacica
16. OF/CPI 013 - Mário Gama e Fernando Silva (Procuradores) - Sol. Parecer s/ pedido de informação
17. OF/CPI 017 - Presidente da ALES - Informando mudança de horário das ordinárias
18. OF/CPI 018 - Diretor DLMD - Informando mudança de horário das ordinárias
19. OF/CPI 019 - Procurador Geral de Justiça - Informando mudança de horário das ordinárias
20. OF/CPI 020 - Marcelo Ferraz (Pres CETURB) - solicitando Documentos e informações
21. OF/CPI 021 - Marcelo Ferraz (Pres CETURB) - solicitando pesquisas de satisfação
22. OF/CPI 022 - Guerino Dalvi (Sec. Geral do SETPES) - solicitando pesquisas de satisfação
23. OF/CPI 023 - Amilton Soares (Viação Praia Sol) - Solicitando cópia do contrato social
24. OF/CPI 024 - Almir Comério (Diretor Geral da Granvitur) - Solicitando cópia do contrato social
25. OF/CPI 025 - Domingos Sávio (Unimar Transporte) - Solicitando cópia do contrato social
26. OF/CPI 026 - Floriano Carneiro Mendonça (Viação Satélite) - Solicitando cópia do contrato social

27. OF/CPI 027 - Adir Gama (Viação Serrana) - Solicitando cópia do contrato social
28. OF/CPI 028 - Adir Gama (Viação Serena) - Solicitando cópia do contrato social
29. OF/CPI 029 - Maurílio Duarte (Serramar Transporte) - Solicitando cópia do contrato social
30. OF/CPI 030 - Malidion Pereira (Netuno) - Solicitando cópia do contrato social
31. OF/CPI 031 - Cairo Ottaiono Júnior(Transporte Carga Pesada) - Solicitando cópia do contrato social
32. OF/CPI 032 - Domingos Sávio (Santa Paula Transportes) - Solicitando cópia do contrato social
33. OF/CPI 033 - Dalare Nunes (Seletrans) - Solicitando cópia do contrato social
34. OF/CPI 034 - Murilo Andrade (Santa Zita Transportes) - Solicitando cópia do contrato social
35. OF/CPI 035 - Valdir Boldt - Convocar
36. OF/CPI 036 - Alessandro Vieira da Silva - Convocar
37. OF/CPI nº 037/03 - Roberto da Silva Argolo - convocação
38. OF/CPI nº 038/03 - Sueli Nunes Elias - convocação
39. OF/CPI nº 039/03 - Braz da Silva Lucas - encaminhando cópia do Documentos protocolado na CETURB
40. OF/CPI nº 040/03 - Seletrans - informando convocação de Valdir Boldt
41. OF/CPI nº 041/03 - Granvitur - informando convocação de Alessandro Vieira da Silva
42. OF/CPI nº 042/03 - Unimar - informando convocação de Roberto da Silva Argolo
43. OF/CPI nº 043/03 - Gilberto Toscano - Coordenador do GRCO (sol. Cópia de processo Alemão)
44. OF/CPI nº 044/03 - Paulo Haicki - Delegado da DRACO (sol. Cópia de processo Alemão)
45. OF/CPI nº 045/03 - Roberto Precioso Junior - Sup. Da Polícia Federal (sol. Cópia de processo Alemão)
46. OF/CPI nº 046/03 - Marcelo Ferraz - CETURB - sol. Autos apreensão ref. Braz da Silva Lucas

47. OF/CPI nº 047/03 - Marcelo Ferraz - CETURB - sol. Informações ref. Norma e jornada de trabalho
48. OF/CPI nº 048/03 - Francisco Forrechi - sol. Informações ref. Empresa Ilha Azul e plano de saúde
49. OF/CPI nº 049 - Valdir Boldt - convocação
50. OF/CPI nº 050 - Alessandro Vieira da Silva - convocação
51. OF/CPI nº 051 - Roberto Silva Argolo - convocação
52. OF/CPI nº 052 - Francisco Forrechi - convocação
53. OF/CPI nº 053 - Sueli Nunes Elias - convocação
54. OF/CPI nº 054 - José Maria R. de O. Filho - PGJ - reiterando o OF/CPI nº 009
55. OF/CPI nº 055 - Aloízio Santos - Prefito de Cariacica - reiterando o OF/CPI nº 012
56. OF/CPI nº 056 - Gilberto Toscano - Coordenador do GRCO - reiterando o OF/CPI nº 043
57. OF/CPI nº 057 - Paulo Haicki - Delegado da DRACO - reiterando o OF/CPI nº 045
58. OF/CPI nº 058 - Roberto Precioso Junior - Superintendente da PF - reiterando o OF/CPI nº 046
59. OF/CPI nº 059 - Domingos Sávio - Gerente da Santa Paula - reiterando o OF/CPI nº 032
60. OF/CPI nº 060 - Dalare N. Magalhães - Diretora da Seletrans - reiterando o OF/CPI nº 060/03
61. OF/CPI nº 061 - Viação Praia Sol - sol. cópia apólices seguro
62. OF/CPI nº 062 - Granvitur - sol. cópia apólices seguro
63. OF/CPI nº 063 - Unimar Transporte - sol. cópia apólices seguro
64. OF/CPI nº 064 - Viação Satél - sol. cópia apólices seguroite
65. OF/CPI nº 065 - Viação Serrana - sol. cópia apólices seguro
66. OF/CPI nº 066 - Viação Serena - sol. cópia apólices seguro
67. OF/CPI nº 067 - Serramar Transportes Coletivos - sol. cópia apólices seguro

68. OF/CPI nº 068 - Netuno Ltda. - sol. cópia apólices seguro
69. OF/CPI nº 069 - Carga Pesada - sol. cópia apólices seguro
70. OF/CPI nº 070 - Santa Paula Transp. Urbanos - sol. cópia apólices seguro
71. OF/CPI nº 071 - Seletrans - sol. cópia apólices seguro
72. OF/CPI nº 072 - Santa Zita - sol. cópia apólices seguro
73. OF/CPI nº 073 - Francisco Forrechi (Ex-Presidente do Sindirodoviários) - convocação
74. OF/CPI OF/CPI - 074/03 Ao Francisco Forrechi desconsiderando convocação
75. OF/CPI OF/CPI - 075/03 Ao Alessandro Vieira convocando para esclarecimentos
76. OF/CPI OF/CPI - 076/03 Ao Roberto Silva Argolo convocando para esclarecimentos
77. OF/CPI OF/CPI - 077/03 Ao Carlos Alberto Mazoni convocando para esclarecimentos
78. OF/CPI OF/CPI - 078/03 Ao Luiz Antônio Monteiro convocando para esclarecimentos
79. OF/CPI OF/CPI - 079/03 Ao José do Nascimento Filho convocando para esclarecimentos
80. OF/CPI OF/CPI - 080/03 Ao José dos Passos Rocha convocando para esclarecimentos
81. OF/CPI OF/CPI - 081/03 Ao Jair Pollak convocando para esclarecimentos
82. OF/CPI OF/CPI - 082/03 Ao Generoso Rodrigues Carvalho convocando para esclarecimentos
83. OF/CPI OF/CPI - 083/03 Ao Gilson Ferreira Lírio convocando para esclarecimentos
84. OF/CPI OF/CPI - 084/03 Ao Alessandro Vieira Silva Convocando para esclarecimentos
85. OF/CPI OF/CPI - 085/03 Ao Roberto Silva Argolo convocando para esclarecimentos
86. OF/CPI OF/CPI - 016/03 Solicitação ao Senhor Claúdio Rocha cópias matérias sobre o Transcol
87. OF/CPI OF/CPI - 090/03 Solicitando Informações ao Senhor Almir Comério da Granvitur

88. OF/CPI OF/CPI - 091/03 Solicitando Informações ao Senhor Joaquim Antônio Carlette Flexa Branca
89. OF/CPI OF/CPI - 089/03 Convocando o Senhor Geraldo de Oliveira Mendes
90. OF/CPI OF/CPI - 087/03 Convocando Jânio de Oliveira Sena
91. OF/CPI OF/CPI - 088/03 Convocando o Senhor Jair Pinto Lima
92. OF/CPI OF/CPI - 086/03 Convocando o Senhor Manoel Meirelles
93. OF/CPI OF/CPI - 092/03 Convocando o Senhor Geraldo Oliveira Mendes
94. OF/CPI OF/CPI - 093/03 Convocando o Senhor Jânio de Oliveira Senae
95. OF/CPI OF/CPI - 094/03 Convocando Jair Pinto Lima
96. OF/CPI OF/CPI - 095/03 Convocando o Senhor Manoel Meirelles
97. OF/CPI OF/CPI - 097/03 - Solicitando informações ao Senhor Marcelo Ferraz
98. OF/CPI OF/CPI - 099/03 - Convocando Geraldo de Oliveira Mendes
99. OF/CPI OF/CPI - 100/03 - Convocando Jair Pollak
100. OF/CPI OF/CPI - 104/03 - Convocando o Senhor Jânio de Oliveiro Sena
101. OF/CPI OF/CPI - 102/03 - Convocando O Senhor Jair Pollak
102. OF/CPI OF/CPI - 103/03 - Convocando o Senhor Geraldo de Oliveira Mendes
103. OF/CPI OF/CPI - 105/03 - Convocando o Senhor Cristiano dos Santos Pollak
104. OF/CPI OF/CPI - 106/03 - Concocando o Senhor Francisco Forrechi
105. OF/CPI OF/CPI - 107/03 - Convocando o Senhor Jair Pinto Lima
106. OF/CPI OF/CPI - 108/03 - Solicitando reforço na Segurança da sessão do dia 01/10/03

107. OF/CPI OF/CPI - 110/03 - Solicitando cópia das decl. de Renda Jair Pollak e Cristiano Santos

108. OF/CPI nº 109/03 - Convocando o Senhor Marcelo Ferraz

109. OF/CPI nº 111/03-Sol.IRPF Francisco Forrechi, Jânio O. Sena, Jair Pinto e Geraldo Mendes

110. OF/CPI nº 113/03 - Solicitando processos contra Francisco Forrechi

111. OF/CPI nº 114/03 - Convocando do Senhor Jorge Hélio Leal

112. OF/CPI nº 115/03 - Convocando o Senhor Tarcísio Vieira Vargas

113. OF/CPI nº116/03 - Convocando o Senhor Haroldo Dário Ribeiro

114. OF/CPI nº 117/03 - Convocando o Senhor Walter de Prá

115. OF/CPI nº 124 - Marcelo Ferraz - Ceturb - enc. doc. Relacionados à auditoria e outros

116. OF/CPI nº 125 - Sílvio Ramos - SEDIT - enc. relatório do walter De Prá

117. OF/CPI nº 126 - Marcelo Ferraz - Ceturb - einformar período interrupção do repasse de 0,5%

118. OF/CPI nº 120 - Rodrigo Cardoso de Freitas - Convocação

119. OF/CPI nº 123 - Eliana Abaurre Ferrari - Convocação

120. OF/CPI nº 119 - Teresa Cristina Pasolini - Convocação

121. OF/CPI nº 121 - Sandra Carvalho de Berredo - Convocação

122. OF/CPI nº 122 - Marilza Ferreira Celin - Convocação

123. OF/CPI nº 118 - Rowena Ferreira Tovar - Convocação

124. OF/CPI nº 127/03 - Fernando Betarello - Convocar

125. OF/CPI nº 128/03 - Fernando Betarello - Convocar

126. OF/CPI nº 129/03 - Marcelo Ferraz - Sol. valores arrecadados mês a mês pela CETURB

127. OF/CPI nº 130/03 - Sérgio Vidigal - sol. inf. valor fixado do ISS cobrado do transp.coletivo

128. OF/CPI nº 131/03 - Aloízio Santos - sol. inf. valor fixado do ISS cobrado do transp.coletivo

129. OF/CPI nº 132/03 - Max Filhos - sol. inf. valor fixado do ISS cobrado do transp.coletivo

130. OF/CPI nº 133/03 - Solange Lube - sol. inf. valor fixado do ISS cobrado do transp.coletivo

131. OF/CPI nº 098 - Convocação extraordinária p/ 22/09/03

132. OF/CPI nº 134 - Fernando Betarello - Convocar

133. OF/CPI nº 135 - Gladys Bitran - PGE - sol. elaboração de parecer prévio sobre a Lei 5720

134. OF/CPI nº 138 - Sávio Martins - convocar

135. OF/CPI nº 139 - Marcelo Ferraz - CETURB - sol. enc. valores mensais arrec. nos ult. 12 meses

136. OF/CPI nº 141 - Lourival Berger - Convocar

137. OF/CPI Pres. da ALES - solicitando reserva definitiva de Plenário

138. OF/CPI nº 140 - Vítor Buaiz - convocar

139. OF/CPI nº 142 - Jocelan Alves - convocar

140. OF/CPI nº 145 - José Carlos Gratz - convocar

141. OF/CPI nº 146 - Juca Gama - convocar

142. OF/CPI nº 147 - Sávio Martins - convocar

143. OF/CPI nº 148 - Vítor Buaiz - convocar

144. OF/CPI nº 149 - Lourival Berger - convocar

145. OF/CPI nº 150 - Jocelan Alves - convocar

146. OF/CPI nº 151 - Lourival Berger - desconvocar

147. OF/CPI nº 152 - Jocelan Alves - desconvocar

148. OF/CPI nº 153 - Pres. da ALES - Encaminhando relatório anual

149. OF/CPI nº 144/03 Solicitando ao Presidente desta casa que reserve de forma definitiva o plenário

150. OF/CPI Nº 002/2004 encaminhando relatório anual de atividades desta CPI

151. OF/CPI Nº 003/04 Convidando Max Filho para reunião do dia 17 de março

152. OF/CPI Nº 004/04 Convidando Sérgio Vidigal para reunião do dia 17 de março

153. OF/CPI Nº 005/04 Convidando Solange Lube para reunião do dia 24 de março

154. OF/CPI Nº 006/04 Convidando Aloizio Santos para reunião do dia 24 de março

155. OF/CPI Nº 007/04 Solitando informações ao Senhor Marcelo Ferraz no prazo de 10 dias

156. OF/CPI Nº 008/04 Informando a Câmara de Viana o recebimento de denúncias protocolada por ela

157. OF/CPI Nº 009/04 a Viação Praia Sol solicitando idade média de veículos da empresa

158. OF/CPI Nº 010/04 a Granvitur solicitando idade média de veículos da empresa

159. OF/CPI Nº 012/04 a Viação Satélite solicitando idade média de veículos da empresa

160. OF/CPI Nº 013/04 a Viação Serrana solicitando idade média de veículos da empresa

161. OF/CPI Nº 014/04 a Viação Serena solicitando idade média de veículos da empresa

162. OF/CPI Nº 015/04 a Viação Serramar solicitando idade média de veículos da empresa

163. OF/CPI Nº 016/04 a Viação Netuno solicitando idade média de veículos da empresa

164. OF/CPI Nº 017/04 a Viação Carga Pesada solicitando idade média de veículos da empresa

165. OF/CPI Nº 018/04 a Viação Metropolitana Santa Paula solicitando idade média de veículos da empresa

166. OF/CPI Nº 019/04 a Viação Seletrans solicitando idade média de veículos da empresa

167. OF/CPI Nº 020/04 a Viação Santa Zita solicitando idade média de veículos da empresa

168. OF/CPI Nº 011/04 a Viação Unimar solicitando idade média de veículos da empresa

169. OF/CPI Nº 019/04 a Viação Floramar solicitando idade média de veículos da empresa

170. OF/CPI Nº 024/04 a Prefeita de Viana convidando para reunião da CPI do dia 07 de abril

171. OF/CPI Nº 025/04 ao Prefeito de Cariacica convidando para reunião da CPI do dia 07 de abril

172. OF/CPI Informando que a reunião ordinária do dia 07 de abril fica transferida para o dia 14 de abril

173. OF/CPI Nº 027/04 prefeita Solange Lube inf. Nova data reunião

174. OF/CPI Nº 028/04 prefeito Aloísio Santos inf. Nova data reunião

175. OF/CPI Nº 029/04 A - Senhor Tacíso Vargas informe a regularidade da fiscalização empresas

176. OF/CPI Nº 029/04 Gov. Paulo Hartung sol.nomeação de interlocutor.

177. OF/CPI Nº 030/04 Sr. Guerino Galvi SETPES Convocando p/depor em 12/05

178. OF/CPI Nº 031/04 Sr. Renan Chieppe conv. P/depor em 19/05

179. OF/CPI Nº 033/04 Convocando o Senhor Marcelo Ferraz para o dia 30/06

180. OF/CPI Nº 034/04 Solicitando Marcelo Ferraz que informe quais empresas operam no sistema

181. OF/CPI Nº 032/04 Convocando o Senhor Beline para o dia 23/06

182. OF/CPI Nº 035/04 Convocando o Senhor Helvécio Angelo Huliana para o dia 30/06

183. OF/CPI Nº 036/04 Convocando o Senhor José Eduardo Farias de Azevedo para o dia 30/06

184. OF/CPI Nº 037/04 Convocando o Senhor João Luiz de Menezes Tovar para o dia 30/06

5.3 Outras Correspondências:

1. Carta entregue e escrita pelo Senhor Jair Pollak
2. E-mail enviado pelo Senhor Lula - Vice Pres. de Araçás reclamando do sistema de transporte seletivo
3. Fax do Rodotrans - encaminhando informações acerca de Gentil Seidel e Valdir Boldt

4. Fax de Francisco Forrechi (Rodotrans) - informando a impossibilidade de comparecer

5. Fax da Sra. Sueli Nunes Elias - informando impossibilidade de comparecer à reunião
6. Telegrama de Jair Pollak - Convocação
7. Telegrama de Luiz Antônio Monteiro - Convocação
8. Telegrama de Theodoro Lopes da Silva - Convocação

5.4 Cronograma de Depoimentos:

- **Dia 18/06/03 QUARTA REUNIÃO ORDINÁRIA**

Carlos Alberto Mazoni- Presidente da Associação dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Coletivo do Estado do ES

- Dia 13/08/03 SÉTIMA REUNIÃO ORDINÁRIA

Valdir Boldt – Ex-presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário no ES

Suely Nunes Elias – Ex-presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário no ES

- Dia 03/09/03 DÉCIMA REUNIÃO ORDINÁRIA

Jair Pollak – Diretor Dissidente do Rodotrans

Luiz Antônio Monteiro – Diretor Dissidente do Rodotrans

Theodoro Lopes da Silva – Motorista Aposentado

Carlos Alberto Mazoni – Pres. da Junta Diretiva do Rodotrans

Alexandro Vieira da Silva – Funcionário da Viação Grande Vitória

Roberto Silva Argolo – Funcionário da Viação Unimar

José do Nascimento Filho – Membro da Junta Diretiva

Generoso Rodrigues Carvalho – Membro da Junta Diretiva

Jair Pollak – Membro da Junta Diretiva

Gilson Ferreira Lírio – Membro da Junta Diretiva

Luiz Carlos Prestes Silva – Membro da Junta Diretiva

- DIA 17/09/03 DÉCIMA SEGUNDA REUNIÃO ORDINÁRIA

Geraldo Oliveira Mendes – Ex-Primeiro secretário do Rodotrans;

Jânio de Oliveira Sena - Ex-Vice-Presidente do Rodotrans;

Jair Pinto Lima – Ex-Tesoureiro do Rodotrans;

Manoel Meirelles – Presidente da Rodocaixa.

- DIA 24/09/03 DÉCIMA QUARTA REUNIÃO ORDINARIA

Geraldo de Oliveira Mendes – Ex 1º Secretário do Rodotrans

Jair Pollak – Ex-Diretor do Rodotrans

- DIA 01/10/03 DÉCIMA QUINTA REUNIÃO ORDINARIA

Jair Pinto Lima – Ex-Tesoureiro do Rodotrans

Francisco Forrechi – Ex-Presidente do Rodotrans

Cristiano dos Santos Pollak Sena – Testemunha

Jânio de Oliveira Pollak Sena – Ex-Vice Presidente do Rodotrans

Geraldo de Oliveira Mendes – Ex 1ºSecretário do Rodotrans

Jair Pollak – Ex-Diretor do Rodotrans

- DIA 08/10/03 DÉCIMA SEXTA REUNIÃO ORDINARIA

Marcelo Ferraz – Presidente da CETURB

- DIA 15/10/03 DÉCIMA SÉTIMA REUNIÃO ORDINARIA

Jorge Hélio Leal – Ex-Secretário de Transportes e Obras Públicas

Walter De Prá – Ex-Diretor Presidente da CETURB

Haroldo Dário Ribeiro – Ex-Diretor Presidente da CETURB

- DIA 22/10/03 DÉCIMA OITAVA REUNIÃO ORDINARIA

Marilza Ferreira Celin – Ex-Secretária Est. de Justiça e Cidadania

Rowena Ferreira Tovar – Advogada

Tereza Cristina Pasolini – Advogada

Sandra Carvalho de Berredo – Ex-Secretária Estadual de Transportes e Obras Públicas

Eliana Abaurre Ferrari – Ex-Presidente do Conselho Administrativo da CETURB

Tarcísio Celso Vieira Vargas – Ex-Diretor Presidente da CETURB

- DIA 19/11/03 – VIGÉSIMA REUNIÃO ORDINÁRIA

Antônio Fernando Betarrelo – Ex-Secretário Estadual de Transportes e Obras Públicas

- DIA 17/03/04 SEGUNDA REUNIÃO ORDINARIA

Mário Aguirre – Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Transportes e Trânsito Prefeitura da Serra

Ari Bastos – Secretário Municipal de Transportes de Vila Velha

- DIA 14/04/04 QUARTA REUNIÃO ORDINARIA

Ana Amélia – Secretária Municipal de Planejamento de Viana

Antônio Carlos Santos – Secretário Municipal de Serviços Urbanos e Transporte de Cariacica

- DIA 12/05/04 SEXTA REUNIÃO ORDINARIA

Guerino Dalvi – Ex- Secretário Geral do SETPES

- DIA 19/05/04 SÉTIMA REUNIÃO ORDINARIA

Renan Chieppe – Presidente do SETPES

- DIA 23/06/04 - NONA REUNIÃO ORDINÁRIA

Beline Salles Ramos - Advogado

- DIA 24/08/04 – DÉCIMA SEGUNDA REUNIÃO ORDINÁRIA

José Eduardo Farias de Azevedo – Ex- Presidente da CETURB

Helvécio Ângelo Uliana – Ex - Presidente da CETURB

6 APURAÇÃO DOS FATOS – PRINCIPAIS DEPOIMENTOS

Dos depoimentos tomados pela CPI e constantes dos autos, vale a pena destacar alguns, apesar de que, o convencimento desta Relatoria não se baseou fundamentalmente nos mesmos, a vista de não conterem informações precisas e valiosas para elucidação dos objetivos desta comissão.

6.1. Depoimentos dos integrantes do RODOTRANS

-Os interantes do Sindicato dos Rodoviários- RODOTRANS, fizeram relatos nem sempre pautados dentro dos objetivos que ensejaram a criação da CPI. Falaram, na maior parte de seus depoimentos, sobre problemas relacionados à disputa pelo comando do referido sindicato. Em algumas vezes, citaram problemas existentes na relação patrões-empegados no que diz respeito à fornecimento de uniformes, pagamento de planos de saúde, horários de trabalho com intervalos de almoço e janta etc. Portanto, cabe aqui apenas fazer a citação de que foram depoentes os Srs.: Carlos Alberto Mazoni (Presidente da Associação dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Coletivo do Estado do ES e Presidente da Junta Diretiva); Valdir Boldt (Ex-presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário no ES); Suely Nunes Elias (Ex-presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário no ES); Jair Pollak (Ex-Diretor do Rodotrans e membro da Junta Diretiva); Luiz Antônio Monteiro (Diretor Dissidente do Rodotrans); Theodoro Lopes da Silva (Motorista Aposentado); Alexandro Vieira da Silva (Funcionário da Viação Grande Vitória); Roberto Silva Argolo (Funcionário da Viação Unimar); José do Nascimento Filho (Membro da Junta Diretiva); Generoso Rodrigues

Carvalho (Membro da Junta Diretiva); Gilson Ferreira Lirio (Membro da Junta Diretiva); Luiz Carlos Prestes Silva (Membro da Junta Diretiva); Manoel Meirelles (Presidente da Rodocaixa); Geraldo Oliveira Mendes (ex-Primeiro Secretário do Rodotrans); Jânio de Oliveira Sena (ex-Vice Presidente do Rodotrans); Jair Pinto Lima (ex-Tesoureiro do Rodotrans); Francisco Forrechi (ex-Presidente do Rodotrans); Cristiano dos Santos Pollak Sena (testemunha); (ex-Vice Presidente do Rodotrans).

6.2 Depoimento do Sr. Marcelo Ferraz – Diretor Presidente da CETURB-GV

Questionado pelo Deputado Helder Salomão sobre as irregularidades no Sistema TRANSCOL, o ora depoente aduziu, dentre a situação do início do Governo e a atual, bem como, quais medidas foram adotadas, que havia uma desorganização das informações relativas às ações judiciais. Inexistia controle de relatórios das situações em que se encontravam as execuções e a penhora de bens, o que fora combatido através da área meio da Empresa Pública.

Outrossim, salienta a ausência dos dois relatórios de Gestão previstos estatutariamente (semestral e anual). Assim, passou-se o período tentando organizar essas informações.

Foram notificados os gestores anteriores, para que prestassem informações, principalmente, a diretoria. Esta, sendo da última gestão de ano 2002, consoante previsão estatutária.

O Presidente da CETURB na última Gestão foi o Senhor Hugo Borges Júnior. E sendo perguntado ao depoente se recebera cópia do relatório da última Gestão, o mesmo respondeu que ainda não. Por fim, informou que consideram o preço da contratação da auditoria anterior, vil e inadequada.

Argüido acerca de qual seria o preço, asseverou o depoente quanto ao valor, que a quantia correspondente a dois mil e oitocentos reais, sendo um preço incompatível com uma auditoria à altura das necessidades das informações sobre a Gestão da Empresa.

Ato contínuo, o membro da comissão parlamentar, questionou por quanto vai ser controlada a nova auditoria. Quanto à esta indagação, o depoente afirma ter como preço, teto da ordem de sessenta e quatro mil reais estipulado no processo licitatório.

Quanto aos mini terminais de Cariacica e Nova Rosa da Penha, questionados pelo membro da comissão, o depoente

afirmou a construção nos seguintes locais: Jardim América, Cariacica, em São Torquato, Vila Velha.

Quanto ao movimento sindical dos trabalhadores, suscitado pelo Deputado Luiz Carlos Moreira, o depoente disse que estava ciente e que tal insatisfação faz parte da própria ordem e estrutura do sistema.

Afirma, com certeza, ter uma avaliação criteriosa da última planilha. Com relação às novas concessões ao Sistema TRANSCOL (linhas novas), aduz o depoente existir uma concessão e caráter provisório no Município de Viana, por período indeterminado. Quanto à licitação, afirma ser a regra, entretanto, entende o depoente, ser esta via inadequada.

Por fim, questionado, se vinham sendo realizadas concessões no Sistema TRANSCOL, sem o devido processo licitatório, o depoente esclareceu que não.

6.3 Depoimento do Sr. Tarcísio Vieira Vargas – Ex-Diretor Presidente da CETURB-GV

O depoente afirma ter ocupado a Presidência da CETURB, durante quase todo o período do Governo de Vitor Buaiz (23 de janeiro de 1995 a 12 de novembro de 1998). Após, fez um breve relato sobre sua participação na indigitada Empresa Pública.

Acerca de sua exoneração, aduz o depoente que não teria como afirmar que foi em virtude de sua posição contrária à questão dos quinze anos.

Questionado a respeito da lei que supostamente traria prejuízo ao Sistema de Transporte Coletivo da Grande Vitória, asseverou que em período anterior os reajustes tarifários eram baixos, comparados com o restante do país. Quanto aos prejuízos na fiscalização do transporte coletivo, quanto à avaliação da lei implantada, informou o depoente que não.

Quanto às planilhas de custos, corroborando ao que havia exposto anteriormente, o depoente, mencionou que no período em que esteve à frente da CETURB nunca houvera ingerência.

Perguntado novamente sobre a motivação da exoneração, o depoente afirmou que ocorreu sem nenhuma explicação.

Por fim, disse que não havia intenção de deixar o cargo, porquanto, achava um absurdo, após tudo que fizeram, trabalharam e discutiram em nível de Brasil.

6.4 Depoimento do Sr. Fernando Augusto Betarello – Ex-Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas

O Senhor Fernando Betarello fez um breve relato sobre sua participação no Governo do Estado no período de janeiro de 1995 à janeiro de 1999, através dos cargos ocupados: Secretaria de Estado dos Transportes e Presidente do BANDES.

Respondendo as questões feitas pelos Senhores Deputados Membros da Comissão disse que a Lei nº 5.720/98 oriunda da aprovação do Projeto de Lei nº 128/98, foi feita atendendo exigências de Leis Federais nºs 8.987/95 e 9.074/95 que dispõem sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos e estabelece a necessidade de edição de lei específica nos Estados, sobre concessões e permissões de serviços públicos, respectivamente.

Ressaltou ainda o depoente, que em 1998 quando se discutia o processo de concessão do sistema Rodovia do Sol, o primeiro Edital foi enviado para análise do Tribunal de Contas que observou ser necessária a edição da lei que dispusesse sobre o assunto em pauta; falou também de maneira genérica sobre política de transporte público na Região da Grande Vitória. Citou alguns investimentos feitos pelo Governo na época necessários à complementação do projeto TRANSCOL, que resultaria em benefício aos usuários.

6.5 Depoimento do Sr. Renan Chieppe – Presidente do SETPES

O senhor Renan Chieppe falou sobre redução de custos com conseqüente diminuição das tarifas através de:

- aumento da velocidade média dos veículos que fazem o transporte coletivo;
- redução do preço do diesel para transporte urbano em forma de subsídio;
- vias expressas exclusivas para o transporte coletivo;
- alargamento de principais rodovias e melhoria nos cruzamentos, que corresponde à diminuição do tempo de deslocamento e diminuição de custos.

Falou sobre os preços das passagens em relação a outros Estados como Paraná, Rio de Janeiro, etc, considerando um preço bom, levando-se em consideração os deslocamentos na Região Metropolitana.

Sobre a Lei nº 5.720/98 disse que a sua edição não veio conceder nada mais para as empresas além da prorrogação do prazo dos

contratos, que já estava concedida. Citou legislação federal que promoveu prorrogações em outras áreas de concessão de serviços públicos, o que a seu ver é perfeitamente normal, inclusive quanto aos outros sistemas da economia nacional.

Com relação às declarações feitas pelos empregados e sindicalistas focalizando o relacionamento incestuoso entre os mesmos e os empresários/ SETPES, rechaçou-as com veemência, alegando haver de maneira geral uma relação boa, muito boa entre as partes.

Discorreu sobre o transporte seletivo dizendo ser também um transporte alternativo e não clandestino, este sim combatido pelo SETPES.

Falou ainda, sobre a bilhetagem eletrônica afirmando não ser ela vetor direto causador de desemprego nas empresas. Garantiu a presença de cobradores mesmo com a implantação do novo sistema.

7. PARECER DO RELATOR

7.1. DA QUALIDADE DO TRANSCOL

O Sistema de Transporte Urbano de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória, denominado de TRANSCOL, desde a sua pioneira concepção em 1988 somente sofreu uma grande mudança, quando alguns anos depois foi implantado o chamado TRANSCOL II. Desta data para cá, operou-se o crescimento da malha urbana dos municípios que compõem a Grande Vitória, com acentuado aumento de sua composição populacional, com repercussão direta no transporte público. Neste período, inúmeras ações foram desenvolvidas para atingir a modernização do sistema, inclusive com importante substituição da frota rodante e melhoria dos próprios ônibus, que passaram a oferecer, em dado momento, maior conforto aos usuários, além de dar maior segurança aos motoristas.

Essas ações, todavia, não obedeceram a um planejamento estratégico de qualificação dos serviços, sendo medidas adotadas isoladamente e sem atrelamento a uma nova política de transportes públicos que se está implantando a nível nacional.

Só para se ter uma idéia: até hoje não existem, na Grande Vitória, as chamadas *vias exclusivas para ônibus*, providência da maior importância para a melhoria do fluxo dos coletivos, com geração de maior pontualidade nos horários determinados pelo

órgão gestor e, em conseqüência, maximizando o uso desse transporte e diminuindo a utilização de automóveis e descongestionando nossas vias públicas.

Consequentemente, sob o aspecto qualitativo, a maior reclamação dos usuários do sistema tem sido a longa espera nos pontos de ônibus nos horários de pico e a superlotação dos veículos nesses horários.

Contudo, o órgão gestor e os empresários do sistema argumentam que o aumento da frota não é solução para esse problema, já que o sistema viário da Grande Vitória não comporta um número excessivo de ônibus em operação, pois isso somente aumentaria os engarrafamentos e, em conseqüência, os retardos nos horários pré-definidos.

Se isto não bastasse, agrava o problema a péssima qualidade dos abrigos existentes, sem qualquer conforto para os usuários, eis que sequer a maioria deles tem bancos para que as pessoas, ao aguardar a chegada do ônibus, possam sentar. Ainda neste tema, constata-se que nos terminais do TRANSCOL há grande fluxo de pessoas de todas os sexos e idades, sendo muito comum pessoas se sentirem mal sem que tenham sequer alguém habilitado para prestar-lhes os primeiros socorros ou até mesmo encaminhá-las para um hospital. Também é comum o usuário ser desatendido em muitas de suas reivindicações ou mesmo ocorrer o mau atendimento do queixoso por parte das empresas.

Outro aspecto bastante realçado nos depoimentos tomados pela CPI diz respeito à relação empresa/empregados, com estes reclamando da falta de condições de trabalho e das excessivas penalidades que lhes são aplicadas.

Alegam os motoristas que os horários determinados para conduzirem os veículos de um terminal a outro são quase inexequíveis, e que quando não os cumprem, têm que pagar multas. As empresas argumentam que os horários são fixados pela CETURB-GV, com base nas necessidades da população e levando em conta a sua real execução em tempo razoável.

Reclamam os cobradores de que são obrigados a depositar no cofre existente em cada ônibus os valores recebidos dos passageiros, somente podendo permanecer em seu poder o valor equivalente a 20 (vinte) passagens para efeito de troco. E, por causa disso, quando são assaltados, são agredidos pelos meliantes que não conseguem os valores que imaginam disponíveis nos coletivos.

Por outro lado, muitas foram as reclamações de usuários sobre o mau atendimento oferecido nos ônibus, sejam por parte dos cobradores, sejam por parte dos motoristas, o que atesta a insatisfação destes profissionais com as condições de trabalho que lhes são proporcionadas.

A par de todas as reclamações, o certo é que a qualidade de atendimento no transporte coletivo, que é um serviço público, deve ser buscada por todos os componentes do sistema (órgão gestor, empresários e empregados). Portanto, recomenda-se que a CETURB-GV e as empresas permissionárias e concessionárias que operam no TRANSCOL desenvolvam programas permanentes de treinamento e reciclagem de motoristas e cobradores, objetivando direção defensiva e qualidade de atendimento aos usuários e valorizando os empregados e, ainda, adotem inúmeras providências tendentes a alcançar a excelência dos serviços prestados, dentre as quais destacamos:

a) que a CETURB-GV promova uma reestruturação do sistema TRANSCOL, moldando-o às alterações verificadas no sistema viário da Grande Vitória, revendo itinerários e horários, reescalonando a frota e modernizando os serviços existentes, assim como melhorando as vias alimentadoras;

b) que a CETURB-GV instale, em todos os terminais, um posto médico que deverá ser composto por um médico e/ou uma enfermeira formada, em rodízios de vinte e quatro horas, para que possam atender o usuário, quando este necessitar de atendimento;

c) que a CETURB-GV providencie a construção de dois novos terminais: um em Coqueral de Itaparica – Vila Velha e outro em Castelância – Serra; e mais quatro miniterminais: um em Nova Rosa da Penha, um em Jardim América, um em São Torquato e outro em Jardim Marilândia;

d) que a CETURB-GV desenvolva projetos arquitetônicos para que sejam implantados abrigos decentes, confortáveis e de boa visibilidade;

e) que seja criado, em cada terminal, um ponto de atendimento ao usuário – a mini ouvidoria – com uma pessoa permanentemente, que possa receber as reclamações e encaminha-las à CETURB-GV;

f) que o Governo do Estado busque financiamentos junto ao BNDES, Banco Mundial, BIRD, entre outros, objetivando a reestruturação das principais vias da Grande Vitória, com a implantação das chamadas "*vias exclusivas*";

g) que o Governo do Estado se articule com os Municípios da Grande Vitória objetivando implementar horários de funcionamento das repartições públicas, comércio, indústrias e serviços, de forma a diminuir a grande concentração de usuários do sistema nos horários tradicionais de pico, oferecendo, também com isso, uma maior mobilidade urbana;

h) que o Governo do Estado providencie a instalação de posto em todos os terminais, com a presença de comissário de menores, para atendimento e encaminhamento destes, quando desacompanhados dos seus responsáveis legais;

i) que a CETURB-GV desenvolva ações no sentido de proporcionar maior segurança aos usuários do sistema, através de contratação de segurança privada armada, instalação de câmeras de monitoramento e implantação de "botão de pânico" nos ônibus;

j) que o Governo do Estado intensifique ações visando a prevenção de assaltos aos coletivos, através de um programa que garanta aos trabalhadores e usuários do sistema a necessária segurança;

7.2 DAS IRREGULARIDADES NA FIXAÇÃO DAS TARIFAS

Um dos problemas mais graves do sistema de transporte coletivo é a exclusão social, hoje agravada pela grande massa de desempregados existentes na Região Metropolitana de Vitória. Essa situação acaba por criar um círculo vicioso: diminui a quantidade de usuários e, com isso, reduz-se a receita das concessionárias/permissionárias, fazendo com que elas exijam o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, através de elevações de tarifas, o que desagrada a população, pois aumenta a exclusão social.

Esta calamitosa situação não está restrita ao Espírito Santo, tendo sido, inclusive, criado o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos, e também uma Secretaria, dentro do Ministério das Cidades, voltada

especificamente para o Transporte e Mobilidade Urbana, o que proporciona um permanente trabalho de acompanhamento e busca de soluções por especialistas do ramo.

Conforme pesquisa realizada pela Associação Nacional de Transportes Urbanos – ANTU, dentre os fatores que induzem ao aumento das tarifas do transporte podem ser citados os seguintes:

a) elevada carga tributária (em torno de 25% do custo das tarifas são decorrentes dos tributos federais, estaduais e municipais);

b) gratuidade, que corresponde, em média, a 23% dos passageiros do sistema;

c) transporte clandestino, que vem provocando grande evasão de receita do sistema regular.

Não é demais lembrar que o valor da receita da gratuidade concedida a determinados segmentos sociais é rateado pelos demais usuários que não têm o direito ao benefício. Melhor dizendo, os passageiros pagantes são os que arcam com as gratuidades do sistema, já que o custo quilométrico será dividido exclusivamente por esses pagantes. Portanto, a manutenção desses benefícios importa na oneração das tarifas.

Também o transporte ilegal e clandestino de passageiros contribui para a diminuição da receita do transporte regular, apropriando-se de parte significativa da demanda de usuários. Essa situação importa, também, na elevação de tarifas para cobrir o “déficit” provocado no sistema. Assim, mais uma vez, essa ocorrência resulta na exclusão das camadas mais pobres da população que não têm como arcar com os valores das passagens, deixando, assim, de utilizar esse modal de transporte e de ter o acesso a uma ampla gama de direitos e benefícios, que não podem usufruir simplesmente pela impossibilidade de locomoção.

Todos esses fatores, aliados aos custos dos insumos e de pessoal, são preponderantes para a elevação das tarifas e, em conseqüência, para a exclusão do transporte coletivo de pessoas de baixa renda, o que é prejudicial para o sistema e para toda a sociedade.

Sabendo que a solução passa por medidas, cuja maioria é de âmbito nacional e, portanto, escapa às ações do Governo do Estado, apresentamos algumas providências que podem ser adotadas no âmbito Estadual e Municipal, tendentes a minimizar a situação:

a) criação de uma bolsa de transporte, para subsidiar as passagens do trabalhador desempregado ou com renda familiar menor que um salário-mínimo;

b) que o Governo do Estado, através de seus órgãos (CETURB-GV, Polícia Militar, Polícia Civil, Secretaria de Estado da Fazenda), em conjunto com as Prefeituras da Grande Vitória, intensifiquem as ações de combate ao transporte clandestino e ilegal de passageiros, dando, com isso, maior segurança à população e, ao mesmo tempo, combatendo a evasão de receitas do sistema oficial de transporte;

Contudo, a par das dificuldades de se fixar tarifas módicas, que favoreçam a inclusão social, e não o contrário, um relevante aspecto, no qual inclusive se objetivou esta CPI, é a verificação das tarifas praticadas no TRANSCOL, ante as dúvidas sobre a regularidade da sua fixação. Durante os trabalhos, apurou-se que as tarifas são fixadas através de complexo mecanismo, com base em planilhas de custo editadas pela CETURB-GV e aprovadas pelo Conselho Tarifário - COTAR. Contudo, ficou claro, especialmente no depoimento do ex-presidente da CETURB-GV, Helvécio Ângelo Uliana, que o Governo de Estado detinha a palavra final, pois homologava ou não o valor da tarifa.

Dada a complexidade de se estruturar uma planilha tarifária compatível com os custos do sistema, torna-se indispensável que a CETURB-GV providencie estudos visando a readequação dos itens e demais componentes que devam servir de base para a fixação do valor das passagens do TRANSCOL e que sua homologação tenha a anuência dos representantes da população, o que poderia ser feito através do crivo desta Assembléia Legislativa.

Por outro lado, pode também o Estado aderir ao movimento nacional de resgate da cidadania no transporte público, liderado pelo Ministério das Cidades, em conjunto com a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano – ANTU, Frente Parlamentar Nacional de Defesa do Transporte Público, entre outros, objetivando o barateamento das passagens e, com isso, permitir que haja a utilização dos ônibus pela população de baixo poder aquisitivo.

7.3 DAS IRREGULARIDADES NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO OU PERMISSÃO

Outro aspecto importante abordado durante todos os trabalhos da CPI foi em relação às concessões e permissões existentes. Questionou-se ao longo dos trabalhos a legalidade da manutenção dessas outorgas e do art. 52 da Lei nº 5.720/98 que autorizou a sua prorrogação pelo prazo de 15 anos.

A própria CETURB-GV, através de seus órgãos técnicos, em resposta ao pedido de informações do Deputado Euclério Sampaio, revela que "*a justificativa para o descumprimento da Lei de Licitações e Contratos nº 8.666/93, está no império da Lei Estadual nº 5.720/98. Ela, incondicionalmente, manda que sejam prorrogadas as concessões, permissões e autorizações por 15 (quinze) anos. Não manda licitar; e ainda revoga disposições em contrário. Logo não houve como este órgão permitente se reportar à Lei nº 8.666/93*".

Ora, a Constituição Federal, que data de 1988, é clara e inescusável quando impõe a licitação para a concessão ou permissão de serviços públicos, através do seu artigo 175, *in verbis:*

> ***"Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos."***

Por seu turno, a própria Lei Federal nº 8.666/93, editada com fulcro no dispositivo constitucional acima transcrito, também endossa a obrigação de licitar e impõe logo no seu artigo 1º, a revisão e as adaptações necessárias da legislação estadual às suas prescrições, nos seguintes termos:

> ***"Lei nº 8.666/93***
>
> ***Art. 1º. As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do artigo 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.***
>
> ***Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços."***

Estancando qualquer polêmica sobre a precedência de licitação nas concessões ou permissões dos serviços públicos, a Lei Federal nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal, impõe a licitação aos contratos antigos, nos termos dos seus artigos 42 e 43, da seguinte forma:

> ***"Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no artigo 43 desta Lei.***
>
> ***§ 1º. Vencido o prazo da concessão, o poder concedente procederá a sua licitação, nos termos desta Lei.***
>
> ***§ 2º. As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses."***

> ***"Art. 43. Ficam extintas todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988.***
>
> ***Parágrafo único. Ficam também extintas todas as concessões outorgadas sem licitação anteriormente à Constituição de 1988, cujas obras ou serviços não tenham sido iniciados ou que se encontrem paralisados quando da entrada em vigor desta Lei."***

Se não bastasse a inconstitucionalidade e a ilegalidade da prorrogação dos contratos de permissão e licitação nos serviços de transporte coletivo intermunicipal urbano da Grande Vitória, realizada ao arrepio da legislação federal pertinente, verifica-se que o único dispositivo legal permissivo à prática das referidas

prorrogações é o artigo 52 da Lei Estadual nº 5.720/98, acrescido à proposta de iniciativa do Governador do Estado por emenda parlamentar, em flagrante desrespeito às regras do processo legislativo preconizadas nos artigos 63, parágrafo único, inciso III, e 64 da Constituição Estadual. Portanto, além de conflitar, a vista grossa, com a legislação federal já editada a época, o que, por si só, eiva o dispositivo do vício da inconstitucionalidade, por invasão da competência legislativa da União, o referido dispositivo legal também está inquinado de inconstucionalidade formal subjetiva.

Diante deste quadro, além de se dar início à persecução criminal para punição dos eventuais responsáveis pelo descumprimento das normas legais pertinentes, com envio de todo o processo ao Ministério Público, competente para este tipo de investigação, cumpre sugerir ao Poder Executivo a adoção de medidas administrativas e judiciais pertinentes para retomar os serviços de transporte coletivo intermunicipal urbano da Grande Vitória concedidos em desacordo com os preceitos legais, em especial, os prorrogados com fulcro na Lei Estadual nº 5.720/98, bem como, sugerir encaminhamento de Projeto de Lei objetivando substituir a Lei Estadual nº 5.720/98, com a edição de uma nova lei que disponha sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos estaduais, compatibilizada com a legislação federal, em especial as Leis nºs. 8.666/93 e 8.987/95, tendo em vista sua iniciativa privativa nos termos do artigo 63, parágrafo único, inciso III, da Constituição Estadual**.**

Assim, nos termos do artigo 51, do Regimento Interno, propomos aos Ilustres Membros desta Douta Comissão Parlamentar de Inquérito a adoção do seguinte:

8. PARECER Nº /2004

A COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA PELA RESOLUÇÃO Nº 2.077, COM OBJETIVO DE APURAR POSSÍVEIS IRREGUALRIDADES NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SISTEMA TRANSCOL conclui, na forma do artigo 51, incisos I, III e IV, do Regimento Interno, aprovado pela Resolução nº 1.600/91, pela aprovação do **PARECER FINAL**, em conformidade com as conclusões apresentadas pelo Relator da

Comissão, Deputado Luiz Carlos Moreira e, conseqüente, adoção das seguintes medidas:

1) Encaminhamento do presente **Parecer Final** ao **GOVERNADOR DO ESTADO** para adoção das seguintes medidas:

a) tomar as medidas administrativas e judiciais pertinentes para retomar os serviços de transporte coletivo intermunicipal urbano da Grande Vitória concedidos em desacordo com os preceitos da legislação federal, em especial, os prorrogados com fulcro na Lei Estadual nº 5.720/98;

b) encaminhamento de **PROJETO DE LEI** objetivando a substituição da Lei Estadual nº 5.720/98, com a edição de uma nova lei que disponha sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos estaduais, compatibilizada com a legislação federal, em especial as Leis nºs. 8.666/93 e 8.987/95, tendo em vista sua iniciativa privativa nos termos do artigo 63, parágrafo único, inciso III, da Constituição Estadual;

c) adotar medidas para melhorar as condições de qualidade do **TRANSCOL**, impondo-as aos órgãos gestores e concessionários, que, conforme assinaladas no parecer do relator, são as seguintes:

1. que a CETURB-GV promova uma reestruturação do sistema TRANSCOL, moldando-o às alterações verificadas no sistema viário da Grande Vitória, revendo itinerários e horários, reescalonando a frota e modernizando os serviços existentes, assim como melhorando as vias alimentadoras;
2. que a CETURB-GV instale, em todos os terminais, um posto médico que deverá ser composto por um médico e/ou uma enfermeira formada, em rodízios de vinte e quatro horas, para que possam atender o usuário, quando este necessitar de atendimento;
3. que a CETURB-GV providencie a construção de dois novos terminais: um em Coqueiral de Itaparica – Vila Velha e outro em Castelândia – Serra; e mais quatro miniterminais: um em Nova Rosa da Penha, um em

Jardim América, um em São Torquato e outro em Jardim Marilândia;

4. que a CETURB-GV desenvolva projetos arquitetônicos para que sejam implantados abrigos decentes, confortáveis e de boa visibilidade;

5. que seja criado, em cada terminal, um ponto de atendimento ao usuário – a mini ouvidoria – com uma pessoa permanentemente, para que possa receber as reclamações e encaminhá-las à CETURB-GV;

6. que o Governo do Estado busque financiamentos junto ao BNDES, Banco Mundial, BIRD, entre outros, objetivando a reestruturação das principais vias da Grande Vitória, com a implantação das chamadas "*vias exclusivas*";

7. que o Governo do Estado se articule com os Municípios da Grande Vitória objetivando implementar horários de funcionamento das repartições públicas, comércio, indústrias e serviços, de forma a diminuir a grande concentração de usuários do sistema nos horários tradicionais de pico, oferecendo, também com isso, uma maior mobilidade urbana;

8. que o Governo do Estado providencie a instalação de posto em todos os terminais, com a presença de comissário de menores, para atendimento e encaminhamento destes, quando desacompanhados dos seus responsáveis legais;

9. que a CETURB-GV desenvolva ações no sentido de proporcionar maior segurança aos usuários do sistema, através de contratação de segurança privada armada, instalação de câmeras de monitoramento e implantação de "botão de pânico" nos ônibus;

10. que o Governo do Estado intensifique ações visando a prevenção de assaltos aos coletivos, através de um programa que garanta aos trabalhadores e usuários do sistema a necessária segurança;

11. que o Governo do Estado, através de seus órgãos (CETURB-GV, Polícia Militar, Polícia Civil, Secretaria de Estado da Fazenda), em conjunto com as Prefeituras da Grande Vitória, intensifiquem as ações de combate ao transporte clandestino e ilegal de

passageiros, dando, com isso, maior segurança à população e, ao mesmo tempo, combatendo a evasão de receitas do sistema oficial de transporte;

2) Encaminhamento do presente **Parecer Final** e **cópia de todo o processo** ao **MINISTÉRIO PÚBLICO** para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores, em especial, dos responsáveis pela autorização ou prorrogação dos contratos de concessão dos serviços de transporte coletivo intermunicipal urbano da Grande Vitória ao arrepio da legislação federal pertinente, se caracterizada a ação criminal;

3) propositura de uma Proposta de Emenda Constitucional, após apoiamento nos termos do artigo 62 da Constituição Estadual, visando a anuência da Assembléia Legislativa na majoração das tarifas cobradas no TRANSCOL e a possibilidade do Estado subsidiar a tarifa relativa ao transporte do trabalhador desempregado ou com renda familiar menor que um salário-mínimo, conforme proposição em anexo.

Sala das Comissões, em de novembro de 2004.

_____
PRESIDENTE

_____ VICE-
PRESIDENTE

_____ _____
RELATOR

_____
MEMBRO

_____
MEMBRO

PROPOSTA DE EMENDA CONSTITUCIONAL Nº /2004

Estabelece a anuência da Assembléia Legislativa na majoração das tarifas cobradas no TRANSCOL e na modificação da composição do Conselho Tarifário

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

DECRETA

Art. 1º O artigo 227 da Constituição Estadual passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

"Art. 227. (...)

§ 2º A majoração das tarifas do transporte coletivo intermunicipal urbano da Grande Vitória somente poderá ser cobrada dos usuários se estabelecida por lei específica.

§ 3º O Conselho Tarifário sofrerá alterações em sua composição, atendendo indicações dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, estabelecidas em lei específica."

Art. 2º Está Emenda Constitucional entra em vigor na data de sua publicação**.**

Salas das Sessões, em de novembro de 2004**.**

JUSTIFICATIVA

A presente Proposta de Emenda Constitucional tem por objetivo estabelecer a anuência da Assembléia Legislativa na majoração das tarifas cobradas no TRANSCOL, bem como promover alterações na composição do Conselho Tarifário Coletivo Urbano da Grande Vitória, mediante lei, no sentido de democratizá-lo, obtendo uma melhor fiscalização.

A implementação da medida se faz através do acréscimo de parágrafos no art. 227 da Constituição Estadual, com a seguinte redação:

"Art. 227 (...)

§2º A majoração das tarifas do transporte coletivo intermunicipal urbano da Grande Vitória somente poderá ser cobrada dos usários se estabelecida por lei específica.

§3º O Conselho Tarifário sofrerá alterações em sua composição, atendendo indicações dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, estabelecidas em lei específica."

Justifica-se sua propositura em virtude de a Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pela Resolução nº 2.077, com o objetivo de apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão do sistema TRANSCOL, constatar a necessidade da tarifa do referido sistema de transporte coletivo passar pelo crivo desta augusta Casa de Leis, bem como modificar sistematicamente a composição do Conselho Tarifário, democratizando-o e aumentando a fiscalização de todo complexo que envolve o aumento de tarifas.

Desta forma, apresentamos a presente Proposta de Emenda à Carta Magna Estadual para estudo e apreciação dos nobres pares.

SERVIDORES QUE ATUARAM ASSESSORANDO A CPI DO TRANSCOL

PROCURADORES LEGISLATIVOS
Mário César Maia Gama
Fernando Silva

DIGITADORES
João Paulo Castiglione Helal – Assistente Legislativo
Thiago Maciel de Aguiar – Adjunto Legislativo

COORDENAÇÃO DAS CPI's

Alexandre Martins Fraga
Beatriz Köeler Baptista
Karina Eusébio Cerqueira de Souza
Maria Cecília Ribeiro Sathler

ANEXO I

ÍNTEGRA DOS DEPOIMENTOS PRESTADOS À CPI DO TRANSCOL

Dia 18/06/03 Quarta Reunião Ordinária

Depoente: Carlos Alberto Mazoni

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Já justificada, por meio de fax, a ausência do Sr. Francisco Forrechi, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário do Estado do Espírito Santo, contamos com a presença do Sr. Carlos Alberto Mazoni, Presidente da Associação dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Coletivo do Estado do Espírito Santo, o mesmo que formula denúncia da Associação, protocolada no Ministério Público, sobre a majoração de preços e critérios adotados para a elaboração de planilhas de custo.

Sr. Carlos Alberto Mazoni, agradecemos a V.Sª a presença e solicitamos que fique de pé para prestar juramento: o Senhor jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Juro.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Solicito ao depoente que informe sua filiação, estado civil, RG, nome, qualificação profissional e endereço à Secretaria desta Comissão.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Antes de mais nada, se V.Ex.ª me permitir, é uma honra estar nesta CPI, que no meu entender há muito deveria ter sido realizada.

Meu nome é Carlos Alberto Mazoni, sou divorciado, residente na Rua dos Pinheiros, número vinte e três, Bairro Feu Rosa. Trabalho hoje como motorista profissional do Sindicato da Polícia Civil. Fui motorista rodoviário, trabalhei no transporte durante seis anos, na empresa Santa Zita, como cobrador, e na Tabuazeiro, como motorista.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Carlos Alberto Mazoni, o objetivo desta CPI – queremos deixar claro para os que nos ouvem e os que aqui estão presentes - é apurar possível irregularidade no Sistema Transcol, conforme requerimento protocolado nesta Casa, que originou esta CPI, composta por cinco membros, Srs. Deputados Marcelo Santos, Presidente; Luiz Carlos Moreira, Relator; José Esmeraldo, Vice-Presidente, Helder Salomão e Claudio Thiago - este último não se encontra presente por estar participando de uma reunião com o governador do Estado, juntamente com outros Srs. Deputados - membros.

Solicito a V.Sª que faça uma síntese do motivo que originou denúncia promovida pela Associação dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Coletivo do Estado do Espírito Santo, junto ao Ministério Público Estadual, sobre a majoração de preços e os critérios adotados para a elaboração da planilha de custos.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Sr. Presidente, no meu entender o sistema de transporte deve atender toda a comunidade prestando um serviço de qualidade, ter seus funcionários bem remunerados para que possam tratar os usuários de maneira igual. São diversos os fatores que levam o sistema Transcol a não estar trabalhando como deveria.

Primeiro queria fazer algumas indagações a respeito dos ônibus que o Governo comprou, que eram da empresa União, inclusive tinham na legenda lateral “propriedade do povo”. Esses ônibus, que eram propriedade do povo, foram vendidos pelo Grupo Unimar e ninguém soube o destino. Nós, da associação, gostaríamos de saber qual o destino desse ônibus e para onde foi recolhido esse dinheiro.

Uma outra coisa: hoje o rodoviário trabalha cabisbaixo, mal-humorado, e um dos fatores é que existe tipo uma SCPC no SETPES, que não emprega mais o rodoviário que é demitido de uma empresa. Obviamente concordamos com o rodoviário que seja demitido por justa causa. Até aí entendemos. Mas o rodoviário que simplesmente sai de uma empresa não pode entrar em outra - e o campo aqui é pequeno - é mais um desempregado no Estado.

Em relação à planilha de custo, tínhamos informação de que o combustível é adquirido a um preço bem baixo - gostaria que esta Comissão tivesse meios de obter essa confirmação - pois na época em que apuramos tínhamos informação lá de dentro de que o preço do óleo saía a cinqüenta centavos, e na planilha o custo do quilômetro rodado é quarenta e seis centavos. Assim sendo, Sr. Presidente, um ônibus não roda um quilômetro por um quilômetro, com exceção do minhocão. Tem caso que chega a fazer quatro quilômetros. Só aí já tem uma diferença muito grande.

Sabemos que o percurso feito na Grande Vitória não é um percurso tão extenso comparando com outro Estado da própria Região Sudeste, como São Paulo. Lá existe, hoje, um turno pela manhã, um turno pela tarde e um à noite. Aqui são dois turnos de rodoviários. O pessoal trabalha pela manhã, acorda de madrugada, tira os carros e dá uma ou duas viagens; volta no final da tarde para dar mais uma ou duas viagens, para fazer seu turno. Ficam o dia inteiro à disposição, levando-os a um estresse, sujeitos a erros no volante, sujeito a estar transportando aquele mau-humor para o passageiro e fazendo com que o sistema não funcione a contento.

Se forem checadas as convenções de data-base da categoria, é mais um motivo de insatisfação e maus-tratos no sistema. Isso V.Exªs podem estar checando com os ex-presidentes, com exceção do Sr. Valdir Bold, que assumiu por pouco tempo. Mas em todas as datas-base das convenções a categoria foi perdendo, tanto perda salarial quanto perda dos seus direitos trabalhistas.

Hoje o rodoviário tem que trabalhar de cabeça baixa, sob ameaça de desemprego a qualquer instante. A minha sucessão teve o privilégio de conseguir o veto da juíza Magda Lugon a respeito da bilhetagem eletrônica, pois apesar de o empresário garantir que serão mantidos os pontos sabemos que é uma mentira. O empresário age com uma mentira em cima do rodoviário e em cima do usuário.

Temos informação lá de dentro do sistema que seria criado um cargo de auxiliar de motorista, e esse cobrador que hoje ganha trezentos e poucos reais, o que já é ridículo, ganharia salário mínimo. Com certeza ele teria que arrumar um bico para ajudar a tratar de sua família. É mais uma coisa que leva o rodoviário ao estresse, ao mau-tratamento com o usuário.

Essa catraca tem um veto, e cabe ao Ministério do Trabalho e Emprego liberar o empresário, se achar procedente. Até hoje isso não foi liberado. E ainda assim insistem a todo custo, inclusive usando o vice-governador, o governador nas reuniões nas garagens falando a respeito da implantação, como se o governador pudesse passar por cima de um veto. Sou meio leigo juridicamente, mas acredito que não possa fazê-lo sem o devido recurso.

A carga horária do rodoviário hoje é estressante. O rodoviário tem diversos problemas de saúde, problemas de audição, e não tem um salário de acordo. São esses os fatos. E veja que em São Paulo, mais uma vez usando a comparação, a média salarial do motorista, que ganha o piso da categoria de motorista, são cinco salários, porque um motorista tem uma enorme responsabilidade. São inúmeras vidas que ele transporta e ele responde por todas elas. Só que ele não ganha salário para ter essa responsabilidade.

Hoje, um cobrador que é assaltado no ônibus - pois infelizmente não temos um serviço de segurança de acordo; essas câmeras que foram colocadas nos coletivos, no sistema Transcol, são simples e puramente para vigiar o trabalhador se ele dá carona ou não -... Normalmente uma pessoa de má índole, um vagabundo – desculpe-me o termo - que entra no carro e não quer pagar passagem, o cobrador não é segurança, motorista não é segurança... Temos aqui a empresa Seletrans que tem cobrado. Em Vila Nova dos Colares houve uma invasão de vinte e três maus elementos no carro e chegando ao ponto final o fiscal falou: “Tinha um Ceturb no carro te vigiando; entraram vinte e três elementos e você vai pagar essas vinte e três passagens”.

Pergunto a V.Exª como um motorista que ganha um salário muito mal pago, muito mal remunerado pagará vinte e três passagens do seu salário? Ou ele terá que encarar esses vagabundos cara a cara? Ele não é policial, ele não tem uma assessoria de segurança nessas linhas!

Em São Paulo são três turnos de rodoviário: manhã, tarde e noite, e a média salarial de um motorista é de mil e quinhentos reais, enquanto o daqui ganha seiscentos e poucos. Lá são três turnos; aqui são dois.

Relatando a respeito dessa planilha, há inúmeros itens que eu gostaria que V.Exª solicitasse alguém do Dieese para checar, pois no nosso entender são itens repetitivos. Existe lá inclusive um percentual de 00,3 sobre a bilhetagem eletrônica, que não está implantada mas está sendo cobrada há mais de um ano.

Com relação a essas catacras que foram postas nos terminais, que são as catacras que já deveriam estar nos ônibus, no entender dos empresários, foram substituídas por uma mesma catacra que absorvia fichas plásticas e magnetizadas. Eles alegaram que existia um comércio dessas fichas e que precisavam acabar com isso. Mas, na verdade eles queriam descarregar essas catacras, uma vez entendendo que não estava sendo possível a implantação das mesmas.

Gostaria que V.Exª procurasse saber a respeito da licitação de compras dessas catacras pela Ceturb, porque acreditamos que tenham sido adquiridas dos empresários sem licitação. As catacras que estavam lá anteriormente faziam o mesmo serviço sem onerar ninguém. Hoje, se o usuário não usar o bilhete eletrônico no mesmo dia, ele só vai poder usar daqui a trinta dias, e a maior parte do usuário desconhece que pode usar daqui a trinta dias e rasga. Aí tem a perda da passagem.

Agradeço aos Srs. Deputados, na pessoa do presidente Deputado Marcelo Santos, a oportunidade de estar aqui falando. Já estava mais do que na hora desta CPI atuar no Estado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. Presidente, declino.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Sr. Presidente, declino.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Deputado, se me permite gostaria lembrar aos Srs. Deputados que a CPI tem a máxima atenção de toda a categoria. A categoria só de rodoviários em coletivos na Grande Vitória são mais de oito mil e quinhentos. Estamos torcendo por ela, e torcendo pelos senhores.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - A CPI vai seguir o que reza as Constituições Federal e Estadual e o que determina o Regimento Interno na Casa, bem como o Regimento da própria CPI. O que estiver dentro da lei, iremos cumprir. Disso o senhor pode ter certeza.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Bom-dia, Sr. Carlos Alberto. Também agradecemos a presença do senhor.

Gostaria de saber por que foi criada a Associação dos Trabalhadores em Empresa de Transporte Coletivo do Estado do Espírito Santo, motivo da criação dela e qual objetivo.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - A minha categoria hoje não tem representante à altura. Hoje o representante – não sei se V.Ex.a está informado – foi indiciado ontem o nosso Presidente Francisco Forrechi por improbidade administrativa. E tenho o maior prazer em falar que tenho quatro diretores dissidentes comigo que trouxeram provas para que pudéssemos indiciá-lo. Ele é totalmente conivente com o que há de melhor para o bolso dele e não com os interesses da categoria. Ele compactua com empresário esquecendo a categoria que representa.

Um exemplo é que fui testemunha de um colega anteontem na delegacia do trabalho; e como testemunha da empresa estava lá um diretor, Sr. Wolmar Romano, da empresa Tabuazeiro. Entendemos que ele deveria estar do lado do empregado e não do lado do empregador. Este é um exemplo que cito para V.Ex.a.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - A segunda pergunta: - o senhor no seu relato disse: “compactua com o empresário.” -: em que o empresário compactua, então, com o sindicato?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Nas datas-bases. Vou citar um exemplo para V.Ex.as: tivemos algumas reuniões no Recreio dos Olhos para saber qual seria a pedida da data-base, o percentual, e fizemos uma aclamação para que a turma fosse em “peso,” porque o sindicato marca as reuniões nos horários em que ocorre troca de escala, sendo impossível o rodoviário ir; horários totalmente impróprios para que não vá ninguém, vá só o pessoal que ele quer que vá. Normalmente levam novatos e as empresas colocam ônibus à disposição para levar esses novatos com o chefe de tráfego do lado para votar em quem eles querem. Aí o conluio do empresário com o sindicato corrupto.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - No seu relato também o senhor diz que o Sr. Valdir Boldt assumiu por pouco tempo. O senhor poderia explicar?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - O Sr. João Nato, um Presidente que foi morto, assumiu o Sr. Laurindo Gonçalves, que também acabou falecendo, causas estranhas que desconhecemos. Ele assumiu praticamente um ano e pouco e brigou, inclusive, para tomar o poder. Então, não teve muita participação nas negociações. Chegou a fazer, se não me engano, uma convenção salarial que também não foi a contento da categoria, mas era uma pessoa que demonstrava ser do lado do trabalhador.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Alguns dias atrás tivemos a oportunidade de assistir através da televisão a um noticiário de diversos acontecimentos no sistema de transporte coletivo de São Paulo. E hoje, em uma reunião prévia que fizemos, também conseguimos identificar que diversos fatos que acontecem em São Paulo têm se repetido no nosso Estado. O Senhor poderia descrever quais os fatos que ocorrem em São Paulo se repetem no Espírito Santo?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Em São Paulo, a bem da verdade, Excelência, o que ocorre é mais leve do que aqui, no meu entender. Porque lá a corrupção que é feita... o rodoviário tem um salário digno, a meu ver. Então, usam o poder de mobilização da massa rodoviária para fazerem greves para a passagem subir. Mas, ainda assim, não entendi muito bem essa corrupção, fico meio aquém. Porque a passagem lá ficou congelada dois anos por um real e quarenta centavos e o percurso de uma linha lá é muito mais extensa do que em Vitória. Sou paulistano e falo isso com propriedade. Usando esse poder de massa em cima da categoria, pleiteavam um salário maior e ganhavam uma comissão dos empresários. É isso que sabemos de São Paulo. Agora aqui, não. Aqui é feito um complô em cima da categoria trabalhadora que tem um salário super defasado, um salário de fome, porque o trabalho é altamente estressante e o trabalhador trabalha de cabeça baixa, já vai trabalhar triste. Poderia ser muito ao contrário disso. Sabemos que nas negociações salariais aqui a comissão é sempre baixa. Agora, por que um Presidente de sindicato não representa a vontade da categoria? Tínhamos aprovado na assembléia no

Clube Recreio dos Olhos o piso salarial da categoria: cinco salários para o motorista, o que consideramos justo; setenta por cento deste valor para o fiscal e sessenta por cento para o cobrador. E ele levou uma proposta de oito por cento sobre um salário que é metade do piso salarial da categoria. Qual o interesse, Excelência, de um presidente levar uma proposta com um percentual tão baixo para a categoria que ele representa?

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Na questão do aumento das passagens e nas greves que muitas vezes presenciamos em nosso Estado, o senhor acha então que existe um conchavo entre o Setepes e o Sindicato?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Perfeitamente.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor poderia explicar?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Dou um exemplo de uma paralisação que aconteceu há uns três anos e meio ou quatro anos. Na greve teriam que rodar trinta por cento da frota; nunca fui tão bem servido de ônibus como fui naquela greve. Acho estranho porque tinha ônibus no meu bairro Feu Rosa um atrás do outro, direto. Pensei: A empresa Seletrans todinha no meu bairro me servindo numa greve? É estranho.

Desconheço, não tenho como provar esse conluio. Mas sabemos das investigações que se procedem na Justiça, na Missão Especial, na Delegacia de Repreensão e Combate ao Crime Organizado, no GRCO; já temos diversas denúncias e estão trabalhando na apuração dos fatos e estão chegando à veracidade dos mesmos. Tanto é que o nosso atual Presidente foi indiciado ontem, como já foi dito, isto que foi denunciado é uma pontinha de um *iceberg*, posso assegurar com certeza a V.Exª.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Temos também algumas denúncias que os funcionários das empresas sofrem algum castigo nas dependências da empresa ou por questão de atestado médico ou porque chegam atrasados ou por outros motivos. O senhor tem como explicar também essa situação?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Bem lembrado, Excelência. Quero dizer a V.Exª que dificilmente o médico da empresa concede atestado para os funcionários e atestados de outros médicos não têm validade, ou seja, só tem validade o atestado que for do médico da empresa. Um rodoviário, por exemplo, nessas ruas estreitas de Vitória, onde pintam a calçada toda de cal, se porventura, ele fizer uma curva um pouquinho mal feita e manchar o pneu, sabemos que há empresas que cobram desse rodoviário de cinco reais a dez reais de multa.

Entendemos também que o cobrador que é roubado tem que pagar o assalto na empresa, ou seja, faz um boletim de ocorrência e paga. Se não pagar esse assalto ele será demitido. Em decorrência disso sabemos que a empresa vai até a seguradora e recebe; quer dizer, assalto para a empresa é lucro porque ela recebe duas vezes: do rodoviário, que se não pagar é demitido; e da seguradora, pois sabemos que possuem uma seguradora. E há diversos outros fatores.

A todo instante o rodoviário é advertido e sempre lembrado, “olha a demissão!”. Ele trabalha já naquele clima que não deveria, porque uma pessoa que vai ter um trato com o público, um trato com o volante, o ônibus pode ser transformado em uma arma a qualquer momento, dependendo do grau de stress que está o rodoviário, e entendemos hoje que esse grau está muito alto.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Existe algum acordo coletivo, alguma cláusula de acordo em que o funcionário demitido de uma empresa não pode ser admitido em outra empresa?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Entre eles existe.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Mas em dissídio?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Não. Em dissídio não.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Existe somente entre as empresas?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Perfeito.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor citou também que os funcionários das empresas vêm sofrendo na parte da saúde, perdendo até a audição. Gostaria de perguntar se o serviço de Medicina e Segurança do Trabalho das empresas não tem os devidos cuidados na admissão, nos periódicos e nos demissionais?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Normalmente, Excelência, o problema que tem ocorrido com o rodoviário é problema de coluna; pois trabalhando o dia inteiro com os buracos que infelizmente têm na Grande Vitória é uma lástima.

O problema de audição é mais com os carros antigos; hoje entendemos também que esses carros com motor na parte traseira não influem tanto; eles ficam só sujeitos a receberem aquela poluição na sua jornada.

Um outro detalhe, se me permite, a escala é de sete horas e vinte, com trinta minutos para o almoço, o lanche. Isso dá umas sete horas e vinte em algumas escalas e mais um minuto de lanche. Quer dizer, os rodoviários trabalham além do tempo permitido.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Além do salário que é acordado nos índices do coletivo, o senhor poderia nos informar quais são os outros benefícios que recebem os funcionários das empresas?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Graças a CUT, ao João Nato, hoje os rodoviários têm ticket refeição e tem um plano médico. Só que o plano médico, a Unimed não é para rodoviário. V.Exª. que é do ramo sabe perfeitamente disso. O rodoviário tinha que ter um plano de saúde com salário mais acessível para não onerar tanto já que tem um salário defasado. E são só essas vantagens.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - O plano de saúde é pago pela empresa ou pelo funcionário?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Anteriormente, a empresa ficava com um percentual de sessenta por cento. Hoje, a gente acredita que eles já não pagam isso. O rodoviário praticamente assume quase que na sua totalidade.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Tem um fato também que precisa ser esclarecido e, no seu relato, você informa que o atestado médico fornecido por um médico que não seja da empresa, não é aceito por essas empresas.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Na maioria das vezes não.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Isso não consta de nenhum acordo coletivo também não?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Também não.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Quer dizer que se ele for num médico da Unimed e receber um atestado médico, possivelmente esse atestado médico não será aceito na empresa?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Provavelmente não. Se o senhor me permite, se ele precisar de dar um atestado, eles entendem que o cara está dando um nó e, com certeza, na seqüência, ele é demitido.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Gostaríamos que o senhor, Carlos Alberto, ficasse bastante a vontade, que utilizasse o tempo que for necessário, até porque você é o primeiro depoente e é o autor da denúncia. Então nós, como membro da comissão e como relator da comissão, queremos que você tenha bastante liberdade para colocar, não só aquilo que é perguntado, mas se em determinado momento você se lembrar de alguma coisa, que você faça o seu relato. A todas as perguntas, mesmo que nas suas respostas você precise de sair daquilo perguntado você, por favor, nos auxilie, até porque você no início nos cobrou e, no final, com certeza, vai nos cobrar muito mais. Para isso, precisamos aqui, neste momento, fazer essa parceria de informações.

O SR. CARLOS ALBERTO MOREIRA - Perfeitamente.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Eu, a princípio Sr. Presidente, me dou por satisfeito, mas vou voltar a fazer novas perguntas hoje ainda.

O SR. CARLOS ALBERTO MOREIRA - Se me permite um aparte excelência, tudo o que a categoria rodoviária quer é ter um salário digno e ser respeitado como profissional, para ser mostrado melhor o serviço ao usuário. Nada além disso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Sr. Carlos Alberto, eu queria fazer uma pergunta, uma vez que a pergunta do Sr. Deputado Luiz

Carlos Moreira fez uma possível comparação do que vem acontecendo no Estado de São Paulo com o Estado do Espírito Santo. Através do sindicato que hoje o atual Presidente foi representado pelo Ministério Público Federal, indiciado, o senhor acredita que em algumas greves dos funcionários, dos empregados que trabalham, que prestam serviço às empresas, que prestam serviço ao Sistema Transcol, o senhor acredita que o sindicato que representa a categoria tem uma participação junto ao sindicato das empresas, para que seja feito o aumento das passagens? Ou seja, o sindicato em conluio com o sindicato das empresas, para que dê uma manifestação dos empregados, reivindicando os seus direitos, isso possa atender uma vontade do sindicato das empresas que prestam serviços ao Sistema Transcol, em aumentar as tarifas? O senhor acredita que existe uma parceria, vamos dizer assim, do sindicato com as empresas?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Sr. Presidente, eu particularmente acredito. Eu não tenho como provar. Mas veja bem, eu vou citar um detalhe para o senhor. Quando a passagem aumenta, uma das coisas que o empresário mais alega é o aumento da categoria. Se for ver na planilha de custos verá que o aumento da categoria é o que menos onera, são coisas assim que nos deixam aquém, mas, com certeza, não temos como provar, levantando essa planilha ficará constatado, e se voltar um pouco atrás, nas convenções de data-base verá o percentual da passagem e o percentual de ganho do rodoviário, verá que existe um desequilíbrio.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Uma outra pergunta: Existe uma obrigação por conta do sindicato, junto aos empregados, de uma parceria com as empresas de que todos os empregados têm que ser filiados ao sindicato, e nenhum empregado filiado ao sindicato pode se opor às decisões do sindicato, e quando se opõe é demitido?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Com certeza. Se ele chegar reclamando alguma coisa o próprio sindicato liga para a empresa e demite esse rodoviário. São inúmeras pessoas que posso trazer aqui para depor, se quiser, que foram mandados embora pelo atual presidente e sua diretoria. Isso também comprova o conluio do empresário com o sindicato, aliás muito bem lembrado por V.Exª.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Fica até um pouco mais claro com a afirmação de que se o empregado tem um sindicato, se esse sindicato que é para defender a categoria pede ao empregador que demita o empregado que reivindicou os seus direitos, acho que não está existindo a imparcialidade do sindicato, de defender a categoria, e, naturalmente, a empresa de defender os interesses dela.

O que estamos entendendo, através das explicações do Senhor, é que o sindicato está sendo o advogado da empresa junto aos empregados.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Perfeitamente. Aliás, se tiver uma causa trabalhista e solicitar a um advogado do sindicato que o faça contra o empresário, ele não move uma palha. O poder do sindicato, hoje, está voltado para o bolso dos diretores e seus presidentes e não agem, em comum, para o

interesse da categoria. Como citei anteriormente, a empresa fornece ônibus, ele recruta rodoviário fora do horário de sua escala para participar das reuniões, já com orientação de votar o que chefe levantar a mão.

Temos exemplo da Viação Paratodos, que, recentemente, foi com novatos, a gente sabe de um informante nosso nessa empresa, que foi passado para eles a seguinte ordem: " Quando eu levantar a mão, vocês levantam, porque, senão... emprego está difícil. O que sair dessa reunião aqui, não comentem com o pessoal antigo porque podem perder o emprego", e assim foi. Inclusive, no Clube ARCI tinham pessoas que não eram nem do meio rodoviário com a empresa Paratodos, foi uma pessoa que agitou, saiu até um tumulto, a gente está lá para pregar a união da categoria e não a desarmonia.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Com referência ao que o Deputado Luiz Carlos Moreira questionou, sobre uma perseguição das empresas junto aos empregados, no tocante a atestado médico, quando o empregado apresenta um atestado médico que não é emitido por um médico da empresa, ele sofre algum tipo de castigo no dia da apresentação? Ele fica lá na empresa até que o atestado tenha o seu término?

CARLOS ALBERTO MAZONI – Não tem validade, ele perde o fim de semana remunerado e o dia que faltou ou os dias. Quero enfatizar mais uma coisinha para V.Exª: Temos um exemplo de um diretor do sindicato, um dissidente, que está comigo hoje, Luiz Monteiro, só para ter uma idéia de como são as coisas, o empresário falou para os funcionários da Tabuazeiro que quem quer que seja que fosse visto conversando com Mazoni, minha pessoa ou com Luiz Monteiro, estava previamente demitido, quer dizer, a gente está regredindo no tempo. É uma coisa muito triste de relatar, mas é a verdade.

O SR. PRESIDENTE-(MARCELO SANTOS) – Existem diversas reclamações da má prestação de serviço do sistema Transcol junto ao usuário. Um dos maiores índices de reclamações parte do nosso município, Cariacica, que representamos.

Gostaria de fazer uma pergunta ao Senhor, se poderia me responder referente ao regimento, vamos dizer assim: nos transportes estadual e interestadual as empresas, quando existe uma demanda maior, um exemplo clássico, agora, o feriado, automaticamente diversos cidadãos viajarão. A empresa que faz o transporte intermunicipal oficia o órgão competente que irá aumentar a frota de ônibus em função da demanda?

No transporte coletivo municipal, gerenciado pela Ceturb, de nome Transcol, as empresas podem fazer isso, não fazem porque querem ou de que maneira é esse procedimento?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Sr. Presidente, esse serviço de transporte administrado pela Ceturb, tenho exemplo do meu bairro que de manhã o Feu Rosa é a maior população da Serra, um bairro enorme, e foram tirados carros. O empresário ganha por quilômetro rodado, então, para o empresário é interessante, quanto mais carro rodando, mais está ganhando. Mas a Ceturb deu uma cortada nos veículos de lá que não tinham necessidade, e, no entanto, se V.Exª for checar, verá que os ônibus estão saindo

superlotados pela manhã, no horário de pico e no horário de retorno também com poucos ônibus, porque a gente sabe que poderia ter ônibus lá.

O SR. PRESIDENTE-(MARCELO SANTOS) – Mas existe alguma regra, por exemplo, a linha Feu Rosa ao Terminal de Laranjeiras, existe alguma regra que vai ditar que terá cinco ônibus para atender esse percurso diário?

O SR. MARCELO MAZZONI – Se existe, desconheço.

O SR. PRESIDNTE-(MARCELO SANTOS) – Fica a critério do empresário em oficiar a Ceturb que está aumentando a quantidade de ônibus em função da demanda?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Normalmente as comunidades fazem um abaixo-assinado solicitando a Ceturb que coloque mais ônibus à disposição, mas, nem sempre essa comunidade é atendida.

O SR.PRESIDENTE-(MARCELO SANTOS) – Mediante a uma outra pergunta que o Deputado Luiz Carlos Moreira fez referente a carga horária trabalhada. No Estado de São Paulo são três turnos, no Estado do Espírito Santo, dois. O Senhor acredita que esses dois turnos prejudicam o trabalhador em estar oferecendo uma melhor qualidade do serviço ao usuário?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Com certeza absoluta. Um rodoviário de São Paulo, que trabalha seis horas e vinte, caso haja necessidade, como o trânsito lá é intenso, às vezes estende um pouco e faz hora extra, é menos prejudicado, porque ele vai de manhã, à tarde ou à noite, executa apenas aquele horário, vai para casa, tem o seu descanso, tem uma saúde melhor que o rodoviário daqui. O daqui é estressado, tem que sair de madrugada de casa, dá uma ou duas viagens pela manhã, para retornar quatro ou cinco horas par dar duas ou três viagens e acabar oito horas, dependendo do horário, até às dez da noite.

Uma pessoa que já tem um horário defasado, tem um cansaço, as folgas em algumas empresas é de sete em sete dias, quer dizer, já come um dia. Para um rodoviário folgar um fim de semana, têm empresas que a cada quarenta e cinco dias folga um fim de semana completo, como se fosse um prêmio.

O SR. PRESIDENTE-(MARCELO SANTOS) – Existe alguma obrigação do empregado junto ao empregador de que tem que cumprir um horário em sua rota, ou seja, um exemplo de Feu Rosa ao Terminal de Laranjeiras. Caso exista algum atraso, existe alguma cobrança do empregador ao empregado por não cumprir esse horário?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Sim, a Ceturb multa no caso, vamos dizer, não tem nada que justifique o atraso, aí tem que colocar um carro reservado para rodar e a Ceturb faz uma autuação à empresa, não sei o que resulta essa autuação.

O SR. PRESIDENTE-(MARCELO SANTOS) – Não é repassada ao motorista?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Não, se não for culpa do motorista, não, se for culpa, o que normalmente não acontece, normalmente é uma batida, o carro quebrado, durante a substituição há esse atraso e a Ceturb faz essa autuação à empresa.

Se me permite, gostaria de contar uma passagem rápida: assim que foram implantadas as câmeras nos coletivos com o intuito de dar mais segurança aos usuários, aconteceu um fato interessante. Uma semana antes havia dito, na época, para a TV Gazeta, essa reportagem não foi ao ar, que isso iria trazer morte para motorista e cobrador. Isso porque a malandragem vai achar que o rodoviário está compromissado com o empresário e ia sobrar. E, realmente uma semana após isso, um motorista da Satélite, um Senhor que estava prestes a se aposentar – tenho testemunha disso – foi chamado até a garagem junto com o cobrador e foi multado em oitenta reais, parece-me, e o cobrador em quarenta, porque eles deixaram uma pessoa passar e a maquininha filmou, a câmera filmou a pessoa. O chefe de tráfego disse que se visse esse mesmo filme mais uma vez eles estariam demitidos. Esse motorista que fazia a linha de Flexal foi impedir um malandro de passar por baixo, tomou um tiro no rosto, perdeu sua vida e estava prestes a se aposentar. Uma pessoa que acorda às três e meia da manhã, infelizmente, no município de V.Exª, que deve até ter tomado conhecimento do fato.

Aí torno a falar, não fugindo do assunto, que essas câmeras estão nos carros para vigiar a categoria e não para dar segurança. Inclusive, o meliante foi detido por informações de pessoas que estavam no ônibus, porque com a própria câmera, ele com o bonezinho não foi reconhecido e ela de nada adiantou.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Dos acidentes que acontecem nos veículos que fazem o transporte coletivo do sistema Transcol, o Senhor acredita que em função do excesso da jornada de trabalho, em função do estresse, em função de superlotação dos ônibus. O que vem provocando os acidentes? Existem inúmeros acidentes provocados pelos ônibus do sistema Transcol, inclusive até brigas dentro do próprio ônibus de passageiros com o motorista, de passageiros com o cobrador. O Senhor acredita ou afirma que isso é devido a essa extensão de carga horária? Foi dito antes que em São Paulo existem três turnos e no Espírito Santo são dois turnos.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Perfeitamente. Com certeza. O estresse leva a pessoa a tratar mal as pessoas e também a ficar nervoso no trânsito. De repente se vê querendo fechar um carro, uma coisinha assim e fica num estado de nervo e está sujeito a tudo. Se tivesse uma carga horária mais tranqüila, se tivesse um salário mais digno ele trabalharia tranqüilo.

Sou uma pessoa que em toda a minha vida sempre tratei muito bem as pessoas, porque planto a seguinte filosofia de vida: faço com os outros o que gostaria que fizesse comigo. Trabalhei na linha do bairro República e Aeroporto e em uma das linhas, soube pelos usuários, porque a empresa não me disse, eles fizeram um abaixo-assinado para que eu retornasse à linha. Não estou dizendo com isso que sou melhor que alguém, mas acho que é do tratamento,

porque eu parava fora dos pontos para apanhar idoso ou mesmo um garotão correndo atrasado para o serviço, porque entendo que ele estava atrasado e estava precisando que eu parasse. Não vejo nenhum inconveniente dar uma seguradinha e pegar esse passageiro e transportá-lo. Mas eu trabalhava sempre com um sorriso no rosto ajudando as pessoas, mesmo com o salário defasado. Mas, infelizmente, nem todo mundo tem esse mesmo procedimento.

Têm pessoas que acabam levando esse mal estar, esse estresse no tratamento com as pessoas. Tratam mal, quando entram no ônibus não dão bom dia ou boa tarde e isso é passado nas garagens. Como uma pessoa que está extremamente cansada, com salário defasado, cheia de preocupações em casa, porque o salário não cobre, já vai trabalhar com inúmeros problemas na cabeça, pode pegar uma máquina, um ônibus que pode ser transformado numa arma, e está dirigindo com mais tranqüilidade, passando essa tranqüilidade para seus usuários? Fica difícil.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Isso também de uma certa forma indica que a vida social dos empregados das empresas é atrapalhada em função dessa carga horária, da pouca quantidade de ônibus para transportar os passageiros, automaticamente superlotação nos ônibus, e isso acaba elevando ao estresse do motorista e do cobrador e eles acabam levando isso para dentro de casa e automaticamente de casa para dentro do serviço.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Perfeitamente. Normalmente o rodoviário da linha da noite leva todos os passageiros para casa. Mas na hora em que deixa o carro na garagem tem que ficar até quase duas horas esperando o bacurau, como chamamos o ônibus que passa de madrugada para pegá-lo e levá-lo para casa. É uma vida muito sacrificada. A empresa deveria ter um ônibus, já que existem manobristas à noite toda na empresa, que nos levassem para casa, que tivessem pelo menos um conforto no seu retorno ao lar, coisa que infelizmente não têm. Isso está em convenção, mas não é cumprido.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Na sua opinião, o Sistema de Transporte Coletivo, Transcol, é falho em seu atendimento ao usuário?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – É muito falho.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Aproveito este momento para comunicar que solicitamos à Presidência da Assembléia a disponibilização do 0800 para esta CPI. Provisoriamente, a Presidência disponibilizou o telefone 0800 283 99 93. Reiteramos esse pedido mais uma vez à Presidência da Assembléia, para que esta CPI tenha um 0800 próprio devido à demanda que teremos em função dos diversos problemas. Temos o nosso correio eletrônico, que é definitivo desta CPI, através do endereço cpitranscol@al.es.gov.br.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo para suas perguntas.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Boa- tarde, Sr. Carlos Alberto. É um prazer tê-lo conosco nesta Casa de Leis.

Sempre vejo falar que os motoristas ou mesmo os cobradores quando são demitidos pela empresa não conseguem emprego em outra empresa. Gostaria de saber se isso é verdadeiro?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Isso procede, porque o Setpes funciona tipo um “SPC”, o nome dos rodoviários é consultado pelas empresas diretamente no Setpes, a menos que seja uma pessoa da casa, uma pessoa recomendada, uma pessoa que está sempre aí testemunhando para o empresário. Essa pessoa normalmente retorna. Ou mesmo quando faz um acordo.

Tenho exemplo na Empresa Tabuazeiro que é comum, o rodoviário com seu salário defasado querer fazer um acordo e a empresa às vezes faz. Só que nem sempre ela cumpre a sua parte. Na Tabuazeiro houve uma briga com um auxiliar de tráfego, ele voltou esperançoso para retornar ao trabalho e a empresa disse que para ela não interessava mais. Ele ficou sem seus direitos, a empresa o dispensou, ele se viu doido e partiu para a ignorância. Mas assim é feito com toda certeza.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Entendi na sua explanação com relação ao cobrador. O Senhor disse que se o cobrador for assaltado ele é obrigado a pagar à empresa o roubo que foi feito naquele dia em que ele estava trabalhando. Isso o Senhor confirma?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Confirmo e digo o seguinte: as empresas passam para o cobrador que ele deve ter na gaveta apenas vinte reais para troco e o restante tem que estar no cofre. Se chega um assaltante e ele fala que só tem os vinte reais aqui e o resto está no cofre, o assaltante diz: “você colocou no cofre, então toma um tirinho para você.” Isso já aconteceu inúmeras vezes. Então, temendo um tiro, esse cobrador fica com o dinheiro e tenta às vezes até esconder um pouquinho ali para evitar de pôr no cofre para não acontecer da empresa dizer: já que ele não cumpriu a parte dele, vai ter de pagar. E a gente vê de uma maneira errada: se ele tem um boletim de ocorrência comprovando a veracidade dos fatos que ele foi realmente roubado, por que a empresa cobrar, sabendo que tem um seguro que ressarce esse prejuízo?

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Dentro da pergunta do Deputado Marcelo Santos, entendi que os dois fatores principais do “desespero” do motorista são esses dois parâmetros que seria: a carga horária e o salário. O Senhor acredita que em função disso é que muitas vezes esse problema social é gerado dentro da própria casa do trabalhador?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Ele leva o problema para casa, mas não é gerado na casa do trabalhador. Ele tem contas a pagar , um salário que nem sempre dá para cobrir essas contas e essas preocupações são levadas para o trabalho. E o motorista, o trocador trabalhando com essas preocupações, mais a seqüência do cansaço, do estresse não têm como estar passando um bom atendimento, estar sorrindo para as pessoas, sendo que ele mesmo está fechado. São poucas as pessoas que têm esse poder de estarem

tristes, aborrecidos e cansados e sorrir para alguém. Então, nunca estarão dando um tratamento mais humano ao usuário.

Isso poderia melhorar muito se a categoria tivesse, hoje, um salário decente, um salário digno - que é o que a categoria quer- com certeza esses usuários teriam um tratamento melhor do que têm hoje. E, se as empresas abrissem mão de mais contratações, porque têm dois turnos hoje, para evitar de contratar mais um turno, e colocar mais rodoviários gerariam mais empregos. A ganância do empresário infelizmente é muito grande, não tem um parâmetro de todo mundo, é o parâmetro de só nós. Então fica difícil colaborar com a sociedade tendo essa ganância toda. Se eles tirassem o "escorpião do bolso" e empregassem mais pessoas, o sistema poderia andar muito melhor do que hoje. O sistema está muito aquém, infelizmente.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Pelo que entendi, Senhor Carlos Alberto Mazoni, o motorista é aquela pessoa que tem a responsabilidade de levar dezenas de pessoas, muitas vezes em locais difíceis, como foi citado aqui. Esse motorista, geralmente, para ter dez anos de casa tem de ser quase um herói?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Realmente. Tenho companheiros como os Srs. Rogério Pollati e o Nascimento que são pessoas antigas. Tem também o Camarão que se aposentou e tem problema de audição.

Recentemente, há dois anos, faleceu um companheiro. Acabou de se aposentar para morrer, porque seus rins, literalmente, acabaram no banco do carro. Hoje temos até um banquinho melhor com pano, o da época era de plástico. Aquele aquecimento em suas costas fez com que entrasse no sistema de hemodiálise constante. Tanto é que se mudou para perto do Hospital Evangélico para receber esse tratamento diariamente. E mudou-se para lá para morrer. Quer dizer, quando deveria estar gozando da aposentadoria acabou, porque não tiveram a preocupação de colocar um banco melhor. Não visaram o bem estar do funcionário.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Dentro desse raciocínio, qual o percentual do motorista, talvez o Senhor tenha o percentual, que chega até a sua aposentadoria?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Anteriormente a aposentadoria do motorista era especial, com vinte e cinco anos, porque se entendia que era uma profissão altamente desgastante. Hoje já perderam esse direito, infelizmente. Mas poucos são os que vão até o fim. A maior parte tenta fazer um outro serviço, colocar um barzinho ou alguma coisinha para se virar com recursos próprios, porque a saúde não permite que continue.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – E quando dá continuidade acontece como esse caso que o Senhor citou.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Perfeitamente!

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Sr. Deputado Cláudio Thiago, como já havíamos justificado, estava em uma reunião no Palácio

Anchieta discutindo assuntos inerentes a uma matéria que será apreciada pelos membros deste Parlamento.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago, caso queira se manifestar.

O SR.CLÁUDIO THIAGO – Sr. Presidente e demais membros desta CPI, Srs. e Srªs. que estão nos ouvindo, Sr. Carlos Alberto Mazoni ,Bom-dia.

O nosso trabalho como membro desta CPI é estritamente técnico, sem denuncismo, voltado para o interesse da sociedade como um todo. Por isso, procuraremos ser bem objetivo nos questionamentos.

Sr. Carlos Alberto Mazoni, V.Sª. sabe se houve licitação para a permissão da contração ou prorrogação dos contratos para os serviços coletivos da Grande Vitória.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Desconheço, Exa.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - A Lei Federal n.º 8.987 de 13 de fevereiro de 1995 dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no Art. 175 da Constituição Federal e dá outras providências. E também a Lei n.º 5.720/98 que convalida a Lei Federal citada.

A meu ver Sr. Carlos Alberto Mazoni, houve por parte das pessoas que estão à frente da Ceturb uma certa ilegalidade.

Passarei a ler o art. 42, §2º da Lei n.º 8.987/95.

Art. 45 .....

§ 2º As concessões em caráter precário , as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliação indispensáveis à organização das licitações que precederão à outorga das concessões que a substituirão. Prazo esse que não será inferior a 24(vinte e quatro) meses.

O art. 42 diz que tem que ocorrer a licitação. Essa permissão foi concedida sem a licitação. A meu ver, também, com base no art. 52 da Constituição Estadual, ela é fragrantemente inconstitucional.

Existe uma questão principal e até polêmica a respeito desse primeiro item que vamos abordar que é a questão da legalidade desses procedimentos que ocorreram, ou seja, não houve licitação.

Essa permissão foi dado às empresas, por um período de quinze anos. Por isso, solicito da Presidência desta CPI, um parecer técnico e jurídico desta Casa.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Informo ao Sr. Deputado Cláudio Thiago que na primeira reunião desta CPI, já foi solicitado por esta presidência aos dois Procuradores, desta Casa que estão nos assessorando, que emitam parecer referente ao requerimento n.º 385/2003 que deu origem à criação desta CPI com os documentos anexados aos autos para que possam emitir parecer a esta Presidência e demais membros desta Comissão.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Sr. Carlos Alberto Mazoni, gostaria de fazer uma pergunta a respeito da composição da tarifa. Os componentes que integram a planilha, na sua concepção, são reais e necessárias ou sabe se algum deles estão inseridos indevidamente com o intuito de majorar os preços da planilha tarifária?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Boa tarde, perfeitamente, Sr. Deputado.

Hoje, já explanei sobre o quesito combustível, porque é preciso estar sabendo quanto os empresários estão pagando pelo litro. Segundo informações que tínhamos, o que colocavam na planilha era praticamente o preço do litro que compram diretamente das refinarias.

Então, um ônibus não pode rodar um por um, com exceção do minhocão; um carro que tem um gasto maior. Mas existe carros que fazem até três e meio a quatro quilômetros com um litro de óleo. Só ai já faz uma diferença enorme.

Um outro item que estive falando, também, foi sobre a bilhetagem. Está sendo cobrado há mais de um ano e não foi implantado nenhum sistema, porque a minha Associação, graças a Deus, ganhou um veto de uma juíza e está difícil desse pessoal passar por cima. E ainda estão insistindo.

Outros itens, ao meu modo de ver, precisariam de um apoio técnico, no caso do Dieese. Solicitei ao Sr. Presidente, para que checassem, porque, na minha opinião, alguns itens dessa planilha são repetitivos; são as mesmas coisas ditas duas ou três vezes.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - No entendimento de V.Sª, que entende bem o sistema, como o senhor vê a qualidade do serviço prestado por essas empresas no dia a dia?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Já falei hoje, também, para o Sr. Presidente, que o sistema deixa a desejar porque a gente entende que com o funcionário trabalhando descontente, estressado, não tem como funcionar perfeitamente.

É diferente de uma pessoa que tem um salário digno, que é respeitado como profissional, estar trabalhando com horas certas para trabalho e não com horário exaustivo, como está sendo hoje, o tratamento com o usuário seria completamente diferente. Fora isso, existem inúmeras outras falhas, horário de carro, muita coisa tem que ser revista.

Vi recentemente uma sugestão de um leitor, que não ficaria claro, que seria cortinas no ônibus de manhã. Porque andar nesses ônibus sem ar, com o sol direto, é lamentável, triste. O usuário sofre.

Isso faz com que não usem o sistema. Segundo os empresários, esse sistema, está até com uma defasagem, coisa que não acreditamos. A gente acredita sim, que os empresários de ônibus aqui tenham um superávit. Mas, passa para o Governo e para os funcionários que está sempre no vermelho.

Fiz uma comparação com o Estado de São Paulo, onde se gasta muito mais, roda-se muito mais e a passagem comparando com a daqui, está praticamente empatada. Acho que esta CPI tem que cavar bem fundo, com certeza vai achar inúmeras irregularidades nesses sistema. O sistema pode funcionar muito melhor do que funciona hoje, com funcionários que tenham

orgulho de estar trabalhando e atendendo a esses usuários, ao contrário do que é hoje.

O SR. CLAUDIO THIAGO - Concordo plenamente com o senhor. Tivemos o cuidado de fazer uma pesquisa nos principais meios de comunicação, principalmente o da imprensa escrita, e nos últimos dez anos foi no serviço público que ocorreu o maior número de reclamações dos usuários, desse mesmo serviço.

Acredito que possa haver uma melhora na qualidade, não só na questão de ônibus lotado, filas intermináveis, até nas condições dos terminais.

O próprio Presidente da Ceturb, Sr. Marcelo, em um trabalho que a gente tem até que reconhecer, esteve visitando os terminais, e esses problemas foram se acumulando nos últimos anos. Houve a bem da verdade um pouco de melhoria nesse serviço, mas ainda não é o desejável.

Acredito que a gente pode contribuir com a sociedade, apontando até algumas soluções, se for o caso, até mudando a legislação. Esse é o papel dos parlamentares, como membros desta CPI.

Queremos abordar outro fato, que é a exclusão de capixabas que não conseguem utilizar esses serviços, muitos desempregados. Estamos numa crise muito grande, apesar do Estado do Espírito Santo ter tido nos últimos meses um crescimento econômico maior do que os outros estados. Aliás, um dos poucos estados que tem tido um crescimento econômico. Mas existe uma exclusão de parte da sociedade capixaba que não consegue ter esse serviço ao seu alcance, a parcela mais necessitada da população.

Por isso, a nossa preocupação não só na questão da legalidade desses contratos e também no convencimento que a planilha de custo é a mais correta, a mais justa, mas também nessa questão social, de pessoas que hoje estão desempregadas e também não estão utilizando esse serviço, precisando andar, às vezes, centenas e milhares de quilômetros atrás de um emprego.

Então, temos que ter essa visão social da importância desse serviço público que está sendo feito por empresas privadas.

Queremos propor também, Sr. Presidente, se for possível, que no momento propício fizéssemos algumas audiências nos terminais, ouvindo aquele que é o principal motivo desta CPI, o usuário. Pedimos a V.Ex.ª que a nossa proposta seja colocada em deliberação.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Informamos ao Sr. Deputado Claudio Thiago também que na primeira reunião desta CPI, em que V.Ex.ª justificou sua ausência, foi deliberado que estaremos fazendo visitas aos terminais e realizando audiências públicas nas empresas, nos terminais, nos bairros onde existem o maior índice de reclamações. Estaremos, na verdade, exercendo o papel para o qual a sociedade nos delegou.

Colocando mais uma vez que o objetivo desta CPI é apurar os fatos que estão no requerimento nº 385, de possíveis irregularidades nas concessões/permissões, na má prestação de serviços do Sistema Transcol, na majoração das tarifas. Enfim, queremos estar aqui de uma maneira imparcial, não emitindo nenhum parecer prévio, até porque o Relator desta CPI, Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, no final do trabalho desta Comissão estará emitindo seu relatório, que será apreciado pelos demais membros.

A participação dos convocados nesta CPI é de suma importância para obtermos maiores informações, e automaticamente fazendo uma maior avaliação.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO - Algumas perguntas que faríamos já foram respondidas. Vamos deixá-las para um outro momento, com outro depoente.

Quero começar pela primeira questão levantada pelo Sr. Carlos Alberto Mazoni, que motivou a denúncia da Associação ao Ministério Público Estadual, sobre a transferência dos ônibus que têm a transcrição “propriedade do povo” à empresa Unimar. O Senhor sabe quando isso ocorreu?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Não sei precisar a data certa, mas esse grupo Unimar está virando um monopólio. A Unimar hoje tem a Serrana, a Serena...

O SR. HELDER SALOMÃO - Por favor, repita esses nomes.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Estou lembrando aqui, Exª. A Unimar é uma empresa, a Serrana é outra empresa do grupo, a Serena outra empresa, a Flávia também é deles e a Metropolitana também é do grupo.

Acho estranho. Está virando um monopólio e vai ficar difícil de lidar com esse pessoal. Não sei como é feito, mas precisava ser checado.

O SR. HELDER SALOMÃO – Todas essas empresas pertencem ao mesmo grupo?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Exatamente.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor lembra em que Governo foram feitas essas transferências? Quem era o presidente da Ceturb na época?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Não me lembro do Presidente na época, mas aconteceu no Governo do Max ou Albuíno.

Os ônibus tinham em suas laterais “propriedade do povo” e quando a empresa Unimar absorveu a empresa União ninguém soube o que aconteceu. Queria saber se esse dinheiro dos ônibus do Governo foram devolvidos para o Governo ou se tem ainda algum ônibus que é propriedade do povo e que não está constando como tal.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor lembra que motivação teve o Governo na época para transferir os ônibus para o grupo?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Não me lembro. Se não me engano a manutenção desses ônibus ficava a cargo da empresa União e a administração deles, é até onde tenho alguma informação.

O SR. HELDER SALOMÃO – Uma outra questão que quero levantar, um outro ponto que o Senhor levantou, sobre as catracas nos terminais. Quero que o Senhor explicite melhor, pois falou rapidamente sobre essa questão, que

explicasse melhor. Falou sobre a possibilidade de um comércio paralelo das fichas. Qual foi a motivação da Ceturb?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - O que ocorre é o seguinte: antes dessas catracas estarem nos terminais o que se usava lá era uma parecida, só que era uma fichinha magnética.

Essas catracas que estão hoje lá sabemos que são as catracas que estariam nos ônibus desde janeiro do ano passado, quando conseguimos o veto e ficou parado. Eles tiraram as catracas de fichas magnéticas, fichas plásticas alegando que existia um comércio dessas fichas e iriam parar com aquilo, mas isso sempre aconteceu, sempre vai existir, ainda mais em um País com subemprego. Sempre vai existir uma pontinha, não é só aqui que ocorre.

Desde que o Sr. Setpes tenha recebido isso, o que é feito depois acaba retornando aos cofres dele. Não importa por quantas mãos passem, geralmente são pessoas simples e humildes que fazem o comércio desses vales, fichinhas, etc. São pessoas que realmente precisam disso uma vez que não têm emprego.

Eles tiraram essas fichinhas para acabar com esse comércio, e as que lá estão hoje desconhecemos. Não conheço licitação, não vi, não sei se há, e gostaria que V.Exªs checassem, se possível, se foi feito licitação de compras dessas catracas eletrônicas e de quem comprou, porque acreditamos que essas catracas pertencem aos empresários e que elas tenham sido repassadas para a Ceturb para se desfazer do prejuízo, porque até então tínhamos um bloqueio, um veto difícil de se transpor, já que cabia recurso ao Ministério do Trabalho e Emprego, que obviamente não vai liberar uma catraca que sabe que ela vai acabar gerando desemprego, apesar do empresário insistir dizendo que vai manter os postos. Sabemos que isso é mentira.

Gostaria que realmente fosse checado a licitação de compra dessas catracas, o que foi feito com as catracas que haviam anteriormente, pois achamos um gasto extremamente desnecessário. O que estava lá não lesava o usuário não. Hoje o usuário não é informado de que essa ficha magnética tem validade até trinta dias, se não usar no mesmo dia ele só vai poder usar daqui a trinta dias. Digo com certeza de que 95% dos usuários desconhecem que ela tenha essa validade daqui a trinta dias e rasgam, tendo esse prejuízo. Esse dinheiro para quem fica?

O SR. HELDER SALOMÃO - Isso que queria saber. Para quem fica, o Senhor tem a resposta?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Não tenho, é o empresário que fica. Porque o empresário já recebeu o valor integral. Em São Paulo, vou citar São Paulo como exemplo, porque conheço bem, é minha terra. Lá existe um contra-vale, não sei se existe hoje porque mudaram algumas coisas no sistema, mas vamos colocar como se fosse aqui, se o senhor vai usar apenas uma passagem local, intermediário no troncal, não vai usar a amarelinha, vai usar a azulzinha, tem um Transcol de um real e sessenta centavos, o senhor não vai precisar passar pela catraca para ir para o centro, por exemplo. É emitido então para o senhor um contra-vale, num papel feito pela própria empresa, no caso a SP Trans, dando o direito do senhor guardar aquilo e usar futuramente para pagar a passagem. É um passe de troco específico. Não vai

usar esse valor tarifário, então é ressarcido de imediato ou para usuário que quiser.

Isso aqui não acontece. Poderia ser um exemplo a ser seguido para evitar o prejuízo para o usuário.

Reflito muito no usuário porque entendemos que o rodoviário tem filhos, tem esposa que usam o sistema e são usuários, e esse dinheiro sai de um salário defasado.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - O senhor já falou sobre isso, mas quero que seja mais preciso, ou talvez tenha sido e não percebi. Quando se fala que demitidos de uma empresa têm dificuldades de arrumar emprego em outra, quero que confirme ou não, se há nesse processo uma articulação entre o Setpes, as empresas e o sindicato dos trabalhadores.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Com certeza.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - A participação dos três?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Vou dar um exemplo a V.Exª desse conluio. Esteve lá mais uma vez o Sr. Wolmar, funcionário da Tabuazeiro e diretor do atual sindicato. Para comunicação em associação colocamos lembretes e avisos para os rodoviários do andamento da nossa movimentação. Ele foi lá e arrancou e colocou os dos sindicatos que a categoria não quer nem olhar. A categoria arrancou os avisos colocados na sala dos motoristas.

O Sr. Wolmar esteve lá e disse: quero saber quem fez isso, porque vou ligar para empresa e demito na hora. Isso ele falou em público na frente dos rodoviários, no Terminal de Laranjeiras. Está mais do que concluído. Isso dito pelo Sr. Wolmar, Diretor do Sr. Francisco Forrechi, um cara que devia estar defendendo a categoria e agiu em conluio com o empresário.

Ele tem o poder de demitir, sabemos que tem porque já foram inúmeras as pessoas que foram demitidas, pessoas que se aliaram a minha pessoa contra as más práticas que vem sendo tomadas contra a categoria, contra os seus direitos de trabalhador, vem sendo absolvidos pela patronal e pelo sindicato. Quem está desse lado é visto comigo, e com certeza é demitido.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - Já se falou aqui do preço da tarifa, o que o senhor tem a dizer sobre o Conselho Tarifário, o Cotar?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Suspeito.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - Por quê?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Se me permite, vou falar num tom irônico, porque isso merece ser e se não falar nessa oportunidade vou ficar muito triste, o Sr. Jorge Hélio, o “Sr. Jorge Hélio Beira-mar”, para mim é assim porque ele é um bandido, pois está ali para assinar tudo que é a favor do empresário e tudo que é contra o usuário.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - O senhor está falando do ex-Secretário de Estado?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Exatamente. Esse PC Farias do Governo José Ignácio. Ele era o mais favorável. O Sr. Francisco Forrechi. Lá tínhamos para defender os interesses do usuário e da categoria apenas os estudantes e uma pessoa que é da Associação dos Usuários. Os demais tudo contra.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - Que função o Sr. Jorge Hélio ocupou no Conselho?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Ele que dava o visto final. Ele fechava a ata do Cotar.

O SR. MARCELO SANTOS - Ele era o Secretário Estadual de Transportes.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - E Obras.

O SR. HÉLIO SALOMÃO - Ele ocupava no Conselho, no Cotar, a função de Presidente? É natural isso? Eu não tenho essa informação.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Acredito que sim.

O SR. HÉLIO SALOMÃO - Em 1990 a Ceturb transferiu a responsabilidade da comercialização do vale-transporte para o Setpes. São treze anos. O que o senhor tem a dizer sobre esse aspecto? Qual é a avaliação do senhor? O que o senhor tem a informar a CPI sobre a comercialização do vale-transporte hoje feita pelo Setepes e o que acha sobre esta transferência? Já que a lei faculta: tanto Ceturb pode fazer a comercialização como pode transferir para terceiros como foi o caso do Espírito Santo.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Hoje temos uma pessoa que realmente está correndo atrás, está se mostrando com a maior boa vontade que é o Sr. Marcelo Ferraz, Presidente da Ceturp.

Entendo que nunca deveria ter saído da Ceturb esta administração do Transcol, dos passes, porque hoje se vou comprar um vale e é o meu caso, pois o meu menino usa o passe-escolar e meu pagamento, eu que sou funcionário, porque o nosso pagamento tem um atraso que é sabido pelos senhores, fui comprar três dias depois e no próximo mês só pude comprar naquela data, já me comeram dois, três dias.

Isso poderia ser muito diferente. Os empresários ganham hoje rios de dinheiro! Nunca vi um edital, no jornal, ata de balancete de empresário nenhum aqui no Estado. Se não me engano, posso estar falando uma bobagem, mas acho que em algum jornal teriam que ser publicadas essas atas. Nunca vi uma ata dessas e o pessoal insiste que está sempre no vermelho.

Um outro fato é que no Rio de Janeiro, o transporte de escolares, uniformizados, é gratuito. Por que aqui não podia ser assim? É uma coisa para os senhores que legislam poderiam estar pensando a respeito, apesar de que a

lei diz que não se pode, de âmbito estadual, os senhores estarem fazendo leis sobre transportes, mas no passado os senhores desta Casa com exceção de alguns votaram na retirada do passe livre.

Esse passe livre que era da categoria rodoviária, que era da categoria policial civil e militar e de outros até, inclusive, do pessoal que tinha problemas físicos que de imediato este foi restabelecido, era um direito adquirido. Como não era competência desta Casa na época, mas foi julgado. Eu queria entender porque foi julgado na época esse passe livre e, quem foi o beneficiário disso? Será que as empresas estavam alegando prejuízo e era preciso tirar para não onerar? Quem ficou com este ônus foi o Governo.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Carlos Alberto Mazoni, a fim de cumprir o Regimento Interno desta Casa, gostaríamos que fosse debatido aqui apenas o que está escrito no Requerimento nº 385 e, não podemos ultrapassar o que diz o Requerimento. As perguntas são formuladas pelos membros desta Comissão. Muito obrigado.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Perdão, Excelência. É empolgação.

O SR. HELDER SALOMÃO - Para concluir, com base na resposta que o senhor deu, o senhor tem alguma informação de alguma denúncia sobre a questão do vale-transporte? O senhor tem alguma informação sobre este aspecto?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Temos algumas informações, mas nada que possamos provar e falar. Eu tenho como praxe só falar o que consigo provar.

Entendo que hoje o vale-transporte é recebido antecipadamente pelos empresários, no caso o Setpes que está fazendo a venda, e para eles não importa se este vale depois é comercializado por pessoas que tenham subemprego ou não, porque eles já receberam antecipado e, de qualquer jeito, esses vales vão acabar retornando ao sistema.

Entendo, também, que este vale não deveria ter validade. Quando a passagem aumenta, eles cobram a diferença desse vale. Aqui no Município de Vitória tem um exemplo que deveria ser seguido. O vale-transporte não perde a validade nunca. Se eu tiver um vale-transporte de setenta, uma suposição, e for pagar, o cobrador é obrigado a aceitar e a empresa também, porque este dinheiro já está constando em cofre, já foi recebido há muito tempo. Se tivesse depositado juros e outros, cobriria perfeitamente. Em relação ao Transcol, ao passe, é só isso.

O SR. HELDER SALOMÃO - Muito obrigado, era isso que tinha a perguntar.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Gostaria de perguntas aos Srs. membros se alguém quer fazer alguma consideração, algum questionamento ao Sr. Carlos Alberto Mazoni.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Como disse, Sr. Presidente, quero concluir a fase inicial, e precisaria da colaboração do Sr. Carlos Alberto Mazoni, se tem a possibilidade de, de imediato, fornecer os nomes dos Diretores que compõem a Diretoria junto com o Sr. Alemão.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Posso conseguir, estou com alguns Diretores dissidentes que devem estar com o Estatuto que contém os nomes.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Se for possível, que fornecesse logo à Secretaria desta CPI.

O restante das perguntas são rápidas e bem objetivas.

Existe o Fiscal e o Chefe de Tráfego, são duas funções diferentes?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - São.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Qual a função do Fiscal? E ele ainda permanece nas empresas?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - O Fiscal normalmente faz o seu serviço nos terminais, expedindo. O carro chega, ele anota a roleta, observa o número de passageiros, vê horário de saída e dispensa. Essa é função dele. No caso de um carro com defeito, ele tem a função de acionar o reserva para substituir o Motorista, ou o carro quebrado.

Já o Agente de Trânsito, é quem faz as escalas de serviço, é quem fica mais ligado à Chefia, ele não sai da garagem.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Quem faz a fiscalização aos funcionários das empresas no dia a dia?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Os próprios Fiscais e também o pessoal Auxiliar de Tráfego. Esse pessoal costuma sair em carros por aí para pegar meio que de surpresa o pessoal.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Existe obrigatoriedade de os funcionários das empresas serem sindicalizados ao Sindicato dos Rodoviários?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Não. É opcional.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – E na ATTAC, também é opcional?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - É opcional. Na ATTAC não cobramos mensalidade de ninguém, essa Associação existe única e exclusivamente para fazer o que o Sindicato não está fazendo. Temos sócios e não lhes é cobrado nada.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – A ATTAC fornece algum benefício para os associados?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Temos Advogados que estão trabalhando conosco, mas num espírito de colaboração.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Mas por enquanto não tem nenhum benefício?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Não. Atuamos em questões que julgamos coletivo.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Quem foi que lhe antecedeu na ATTAC?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Fui eu quem a criei, sou sócio fundador.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – V. Sª conhece o Sr. Francisco Morais?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Conheço.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Qual é a atividade dele na Associação ou no Sindicato?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Sei que ele é parceiro do "Alemão". Ele estava tentando formar um Sindicato, estavam tentando desmembrar esse Sindicato. Mas, entramos na Justiça e ganhamos uma liminar impedindo que tal fato acontecesse, pois sabíamos que os Sindicatos que seriam administrados pelos Diretores do "Alemão" o elegeriam Presidente da Federação e para tirá-lo depois seria mais difícil.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – V.Sª tem conhecimento de algum movimento para lhe derrubar da Associação?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Não.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Gostaria que V.Sª ainda colaborasse com algumas informações com relação a esse levantamento feito do ex-presidentes do Sindicato dos Rodoviários.

Começou com o Sr. Francisco que é conhecido como "Velho Chico", foi aí que começou?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Foi.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – E o Chico passou para a Srª Sueli, que era neta do Chico?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Desconheço o parentesco.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – A Srª Sueli passou para o Gentil essa movimentação, sem nenhuma eleição.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Sim.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – E o Sr. Gentil ficou por três mandatos.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Exatamente.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Quem sucedeu o Sr. Gentil foi o Sr. João Nato.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Perfeito.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sobre a passagem do Sr. João Nato, V. Sª tem algum relato a fazer?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Desde o período em que ele assumiu, até ele ser assassinado?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Eu acredito que ele tenha entrado muito bem intencionado. Os benefícios que a gente conseguiu lá foram através dele, mas com o apoio da CUT, que estava aliada ao sindicato na época. Mas a CUT sentiu – isso são palavras minhas – que a diretoria não compactuava com as mesmas idéias e acabou se afastando do sindicato.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Apenas isso?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Apenas isso. Se V.Ex.a. me permite, a gente escuta diversas histórias no meio rodoviário. Mas nada que a gente tenha realmente.... que a gente fale.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Sr. Presidente, eu me dou por satisfeito.

Dia 13/08/03 Sétima Reunião Ordinária

Depoentes – Valdir Boldt e Suely Nunes Elias

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Convidamos o Sr. Valdir Boldt, ex-presidente do Sindirodoviários, para prestar depoimento.

Sr. Valdir Boldt, o Senhor jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. VALDIR BOLDT – Juro.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Valdir Boldt, solicito que nos informe sua filiação, estado civil, RG e qualificação profissional .

O SR. VALDIR BOLDT – Sou filho de Herberto Boldt e Holdina Stuhr Boldt, casado, RG 906.309 , SSP-ES, motorista de ônibus; residente à Rua Arinas, 39, Bairro Eldorado, Município da Serra.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Em qual empresa você trabalha atualmente?

O SR. VALDIR BOLDT – Viação Celetrans.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Gostaria de dizer ao convocado, Sr. Valdir Boldt, que o objetivo desta Comissão é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão ou permissão, inclusive na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições da qualidade do atendimento do Transporte Coletivo da Grande Vitória, Transcol.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente, gostaria que primeiramente o convocado fizesse um relato das solicitações da CPI.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Valdir Boldt, gostaríamos de saber se o senhor tem conhecimento, além do objetivo da CPI, lido agora, de quais motivos vieram a objetivar a criação desta CPI.

O SR. VALDIR BOLDT – Tenho acompanhado pouco. Fui convocado por ser ex-presidente do Sindicato dos Rodoviários. Tenho acompanhado pouco essa matéria.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Através de algumas informações de ex-presidentes e atuais presidentes de sindicatos, além de motoristas, empregados das empresas que compõem o Sistema Transcol, um dos questionamentos que formularam a criação desta CPI foi a majoração das tarifas.

Existe uma denúncia, protocolada no Ministério Público, que diz da conivência do Sindicato dos Rodoviários, juntamente com o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo. O Sindicato estaria trabalhando para o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo. Essa foi uma denúncia feita ao Ministério Público e gostaríamos que o senhor desse explicação sobre a sua atuação quando presidente, se existiu algum tipo de ingerência por parte do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo junto ao Sindicato onde o senhor era presidente; se existiu algum tipo de ação do Sindicato repudiando os funcionários das empresas, para que não se manifestassem contrários a essas empresas, referente a aumento de salário e ao mesmo tempo aceitando o aumento das tarifas sem ser repassado, quando se dizia que o aumento das tarifas também se dava devido ao aumento de salário dos servidores.

Faça um breve relato sobre a sua gestão quando presidente do Sindicato Rodotrans e alguma explicação referente a sua atuação no sindicato junto aos profissionais. Se também existiu alguma ingerência do Sindicato das Empresas junto ao Sindicato quando o senhor era presidente.

O SR. VALDIR BOLDT – Tem praticamente vinte e um anos que atuo na categoria. Desde cobrador de ônibus. Trabalhei dentro da garagem, como manobreiro. Hoje tenho quatorze anos como motorista de ônibus. E me orgulho. Gosto de dirigir. Na época o presidente da categoria era o Gentil. Sempre apoiei o Sindicato e melhorias para a nossa categoria, mas chegou um ponto que percebi que não estava havendo avanço nas negociações e então me tornei oposição, junto com o falecido João Nato. Montamos uma chapa e fomos eleitos em 1995.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor foi oposição a quem?

O SR. VALDIR BOLDT – A Gentil Seidel.

Sempre estive à frente da categoria para melhoria para nós. Mas percebi que a categoria não estava tendo muito avanço, tanto que quando assumimos o sindicato a categoria só tinha salário. Brigar por salário é muito fácil. Agora, as conquistas sociais... Hoje a categoria tem tíquete-alimentação, plano de saúde, seguro de vida pago pela empresa. E existia muita injustiça da parte patronal, a questão de justa causa. Se houvesse acidente de trânsito era justa causa, qualquer coisa era justa causa. Ganhamos a eleição em 1995 e conseguimos reverter esse quadro. Conseguimos tíquete-alimentação, plano de saúde e outros benefícios. A chapa na época era eu, o João Nato, o Laurindo. A chapa da pista venceu.

Na questão de tarifa, só participei da de Vila Velha uma vez, que eu me lembro, uma de Vitória e duas pelo transporte Transcol, que era do SETPES. Além do Sindirodoviário eram convocadas outras entidades.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Quais?

O SR. VALDIR BOLDT – Era convocada até a própria Câmara de Vitória, quando era o caso de Vitória; tinham órgãos organizados pelos usuários que não me lembro os nomes. Se falava em dez ou mais. Isso tem na ata da reunião na época da questão do aumento da tarifa. E em todas elas que participei só teve uma que fui favorável. Nas outras fui contrário ao reajuste. Via muito o lado do usuário também. A outra foi porque foi um reajuste mínimo e realmente a gente tinha conseguido os benefícios. E na questão patrão e empregado, no momento em que se dá um reajuste você tem que tirar de algum lugar. Foi a única em que votei a favor. As outras realmente fui contra o aumento tarifário.

Ouvi dizer também, ouço boatos de que na época de negociação salarial sempre há propina. Eu, como dirigente, já participei de várias negociações com o SETPES, e como presidente, Sr. Marcelo, quando fiquei presidente do Sindirodoviário, só participei de uma negociação. A negociação foi tão difícil, tão difícil, mas conseguimos o quarto maior reajuste do País. Não conseguia fazer um acordo coletivo entre os dois sindicatos. Fizemos várias assembléias. Eu mesmo colocava na assembléia que não era para aceitar a contraproposta do empresário. Chegou um ponto em que decretamos a greve.

Para tentar não haver greve o DRT, com seu negociador, nos chamou para tentar fechar a negociação e conseguimos um reajuste maiorzinho, um

pouquinho maior do que o empresário oferecia, e achamos melhor fechar para evitar a greve. Saímos vitorioso porque foi o quarto maior reajuste do País. Eram várias entidades. O que tenho para dizer era que as negociações nossas eram difíceis.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – João Nato foi o presidente que o antecedeu?

O SR. VALDIR BOLDT – Eu era componente da chapa do Sr. João Nato, falecido. Eu era componente; era diretor. O Sr. Laurindo era vice-presidente e assumiu a presidência. Depois veio a falecer também e assumi a presidência. Fiquei um período de nove meses na presidência.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Senhor acredita ou pelo menos tem convicção de que a morte de João Nato se deu por conta de negociações que poderiam acontecer em prol dos trabalhadores?

O SR. VALDIR BOLDT – Inclusive, para rever o passado, em mídia mesmo, eu e o Sr. João Nato, outros companheiros nossos, e o nosso sindicato foi muito atuante quando assumimos. Hoje os senhores estão vendo pelos jornais o que está acontecendo com o nosso sindicato. O sindicato nunca este tão atuante. Para o se ter uma idéia, quando se fala em manifestação, em greve, muitas vezes a greve não é bom para nenhum dos lados, nem para a população, nem para o empresário e muito menos para a categoria. Em toda greve existe perda. A última greve que teve quem fez fui eu, fiz junto com a categoria. De lá para cá nunca mais houve greve, porque a gente queria avanço, benefícios. Todos benefícios que temos é planilhado, e quando chegávamos ao ponto que não conseguíamos o que queríamos, havia a paralisação, a greve.

A questão do João Nato, a chapa nossa era atuante. Não posso dizer se a morte dele está envolvida a questão por ser atuante no sindicato ou outras questões. Não tenho como falar sobre isso aí.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor acha que as greves quando realizadas pelos trabalhadores existia uma manipulação do sindicato, através de uma interferência do sindicato das empresas do Setpes ou era uma iniciativa própria dos trabalhadores reivindicando seus direitos ou existia uma manipulação do Setpes para que houvesse uma greve e automaticamente elevasse o valor da tarifa?

O SR. VALDIR BOLDT – O Setpes sempre foi contra a greve. Quando a gente decretava greve, estou falando isso, porque achei o maior absurdo o empresário hoje querer apoiar uma greve. Acho que não existe isso, principalmente no transporte coletivo. Se você perder no transporte coletivo dez mil usuários no dia de hoje, você não recupera amanhã. Seria impossível empresário apoiar uma greve. A greve sempre é deliberada pelo sindicato. Quando estávamos à frente do sindicato, convocávamos a categoria em assembléia para se discutir; fazíamos várias assembléias para discutir o que era melhor para a nossa categoria. Quando chega o momento de se decretar uma greve é porque não se chegou a um acordo. Então, o maior período de

greve realmente foi quando estávamos à frente do sindicato. Mas em momento algum o empresário chegou e disse: “quero greve.” Pelo contrário, eles entravam até na justiça para evitar a greve e todas essas questões. Quando não conseguíamos avanço a única maneira para conquistar avanço, benefício para a nossa categoria era através da manifestação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor hoje é motorista de que empresa?

O SR. VALDIR BOLDT – Da Viação Seletrans.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O que o senhor acha da superlotação dos ônibus?

O SR. VALDIR BOLDT – Tenho vinte e um anos na categoria. O transporte coletivo hoje, pelo que conheci e pelo que conheço, ele melhorou muito. Quem não se lembra antigamente um ônibus saia com a porta traseira – hoje a roleta está na porta dianteira, mas antigamente a roleta era lá atrás – o ônibus não conseguia fechar a porta, os passageiros saiam pendurados. Hoje não existe isso mais. O ônibus melhorou muito. No Brasil, pelo que vejo, conheço outros estados também, conheço a realidade de outros estados, o transporte coletivo melhorou muito. Não é que estou puxando para o lado da empresa. Estou falando da realidade. Melhorou muito, mas tem que melhorar muito mais ainda.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaria de lembrar que há muitos anos só existia o Fusca, era o carro do ano.

O SR. WALDIR BOLDT – Perfeitamente estava pensando...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Um minuto, aqui o senhor só responde perguntas. É uma ordem e gostaria que o senhor a respeitasse.

Há muito tempo tinha o Fusca e ele era carro do ano, não estou querendo saber da evolução do sistema Transcol. Quero saber o que o senhor acha da super lotação dos ônibus no qual o senhor é motorista desse sistema Transcol?

O SR. WALDIR BOLDT – A questão da superlotação é questão de adequação dos horários. Já tínhamos passado isso para o encarregado, com o qual temos influência, mas não para o dono da empresa.

Em algumas linhas que trabalhamos vemos os ônibus muito tempo parados. Se melhorasse os horários! Vitória é um ovo, só transporte coletivo da Transcol se têm mais de mil e cem ônibus. Então, se acertasse a questão dos horários o usuário sairia satisfeito e os empresários também.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Esse horário poderia se acertar de que maneira?

O SR. WALDIR BOLDT – Uma linha como o 505 que passa em frente a Assembléia Legislativa. Essa linha tem horário em que ela fica 10minutos sem ônibus. A Beira Mar aonde passam as linhas 505, 508, 523, 515, fica um período de dez minutos sem carro, e depois vem quatro a cinco carros, um atrás do outro. Todos com lotação normal. Se adequasse os horários...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Quem adequar esses horários?

O SR. WALDIR BOLDT – É a Ceturb.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O que você acha da sua carga horária de trabalho?

O SR. WALDIR BOLDT - Realmente, a carga horária de motorista é puxada.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual é sua carga horária?

O SR. WALDIR BOLDT – Sete horas e vinte minutos. Hoje trabalhamos, mas existe intervalos, horário de almoço que eles falam. Existem motoristas nossos, eu mesmo, pegamos serviço quatro horas da manhã e paramos quatorze , quinze horas, entendeu? Só que se somar os horários trabalhados deu sete horas e vinte minutos. Isso é que estou falando, há muitos ônibus rodando com pouco horário. Se chega ao terminal nove horas da manhã, dez horas da manhã, se vê um monte de ônibus parado. Então, se acertasse a questão do intervalo do motorista e a questão dos horários o transporte coletivo andaria solto, andava bem.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual o tempo que o senhor tem para fazer seu horário de almoço?

O SR. WALDIR BOLDT – Isso varia muito de uma escala para a outra. Varia de meia hora, de duas horas que está dentro da lei, tem escala.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – De trinta minutos a duas horas?

O SR. WALDIR BOLDT – Duas horas.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Não tem um padrão, uma regra?

O SR. WALDIR BOLDT – Tem, a questão do transporte coletivo é devido ao horário, é um serviço essencial tem que....

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor acredita que esse período de trinta minutos a duas hora para o almoço, quando se efetua

apenas os trinta minutos, almoça rápido, não tem digestão de sua alimentação, vai encarar o ônibus lotado, isso interfere na sua prestação do serviço?

O SR. WALDIR BOLDT – O horário de Almoço que eles passam para nós é de oito horas da manhã às nove da manhã. Aí pergunto: Quem almoça nesse horário?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Oito da manhã às nove?

O SR. WALDIR BOLDT – No período de oito da manhã às nove, nove e meia, no máximo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Para almoçar?

O SR. WALDIR BOLDT – Para almoçar. Antes está bebendo café. hora de estar tomado café. O motorista hoje não almoça, geralmente, são pouquíssimos que almoçam. Almoça ao chegar em casa, às quinze horas. Temos hoje, um número muito grande de motoristas com problema estomacal, porque almoçam fora do horário. Ontem mesmo cheguei duas e meia da tarde, e eram duas e quarenta quando almocei e saí quatro horas da manhã.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Então, automaticamente quando o senhor sofre esse tipo de ação, quer dizer, vai almoçar quatorze horas e trinta minutos, o senhor não tem uma vida pelo menos regular.

O SR. WALDIR BOLDT – Não.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Isso automaticamente, interfere no seu trabalho que poderia render cem por cento e não rende em função da sua vida normal não está acontecendo, pelo menos regular.

O SR. VALDIR BOLDT- O que acontece? Em um dia você larga às 14h30min, no outro às 13h. A escala é rotativa, não é fixa. Hoje estou num horário, amanhã em outro. Existe um rodízio.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Existe alguma atitude, ação do sindicato, não somente hoje, que está sendo ocupado pelo Sr. Mazoni ou pelo Alemão, de que em qualquer manifestação por conta dos trabalhadores de empresas, que compõe o sistema Transcol, eles eram prejudicados, ou seja, demitidos ou penalizados quando se manifestavam até em prol da própria corporação de motoristas, trocadores, enfim, trabalhadores prestadores do serviço Transcol?

O SR. VALDIR BOLDT – Demissão acontece não só na categoria de rodoviários, isso acontece com industriários, comerciários. Quando falam que o empresário do transporte coletivo apoia greve, acho que é um absurdo. Como tenho falado, se hoje você transporta dez mil passageiros, o empresário não pode apoiar uma greve porque ele não recupera esses dez mil passageiros

amanhã. Porque os dez mil passageiros são os mesmos amanhã. Se ele perder hoje trinta mil reais, ele não recupera amanhã. Isso é evidente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – E se houver aumento na tarifa após a greve, dá para recuperar?

O SR. VALDIR BOLDT – Já fui presidente do sindicato e o reajuste da tarifa vem depois do reajuste da categoria, porque tem que ser planilhado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Então, automaticamente tem greve, tem reajuste de categoria, tem aumento das tarifas. Ai dá para recuperar? Se houve a paralisação, uma greve, perderam dez mil usuários, teve aumento da tarifa, dá para recuperar?

O SR. VALDIR BOLDT- Não sei afirmar se recupera ou não. É lógico que, como tenho falado, é planilhado. Na época em que era dirigente sindical do Sindirodiviário, quando começava uma negociação, a primeira coisa que eu fazia era pedir a planilha à Ceturb. Acho que é isso que o sindicato teria que fazer para você saber o que o empresário está gastando, porque ali é planilhado. É combustível, 51% com mão-de-obra. Está na Ceturb. Se é real ou não, mas está. Está no papel. Tem combustível, pneus e assim por diante.

Concordo que de uns quatro anos para cá os nossos reajustes não foram o que esperávamos. Foram muito menores do que em outros Estados. Quando assumi a presidência, fiquei nove meses como presidente do Sindicato, em uma negociação salarial consegui o quatro maior reajuste do País. Teve Estado que não conseguiu reajuste nenhum. Só três Estados conseguiram reajuste em número pequeno. O Estado que conseguiu reajuste maior foi 5.92 %; consegui 3.15%. Isso é planilhado.

A questão da tarifa. Se não me engano, são quatorze entidades que discutem tarifa. Tem que pedir a pauta para verificar. São associação de moradores, associação de usuários, associação dos comerciantes, etc. Participam vários órgãos.

A proposta do empresário sempre foi maior. Estou dando um exemplo, não estou para afirmar: o empresário pede dez por cento de reajuste de tarifa, ele nunca conseguiu os dez por cento porque é discutido. Consegue seis, quatro, cinco, sete . É igual nós quando pedimos salário. Geralmente pede dez por cento, mas não consegue. Consegue cinco.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Normalmente sempre consegue o quê. Sempre consegue o percentual que pede?

O SR. VALDIR BOLDT - Sempre menor.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Você possui veículo?

O SR. VALDIR BOLDT - Não sei se aquilo é veículo. É um Corcelzinho velho. Inclusive está há quase um mês parado, com problema de carburador.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Com o recebimento do pagamento.

O SR. VALDIR BOLDT - Só recebo adiantamento. Pago pensão.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - O que você acha da empresa que trabalha? Ela dá condições de trabalho, ela te dá uniforme para trabalhar, alimentação, horário? O que acha da empresa enquanto trabalhador?

O SR. VALDIR BOLDT – Recentemente mudou de dono. O transporte coletivo funciona de uma forma... O próprio SETPES exige muito das empresas filiadas. Hoje está exigindo uniforme, que a empresa dê uniforme, todas as condições.

Algumas coisas precárias são questão de manutenção...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Dos ônibus?

O SR. VALDIR BOLDT - Manutenção assim, questão de freio. Algumas questões poucas. Mas a empresa tenta dar todas as condições.

Mas sempre as empresas se preocupam muito com os usuários. Quando a gente erra com os usuários, ela cobra muito da gente. A gente é cobrado mesmo. Erra como passar do ponto direto. A Ceturb cobra a empresa e a empresa cobra muito da gente. Agora, a condição é normal. Não é igual ao transporte de carga, porque no transporte de carga a situação é mais delicada ainda.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Você acha que a frota da empresa que você trabalha atende à necessidade dos usuários? Estou colocando o usuário que não tem nem o Corcel que está com o carburador quebrado, que não tem condições de comprar gasolina, o usuário que pega o ônibus por uma questão de necessidade. Você acha que a empresa em que trabalha atende à necessidade de uma boa prestação de serviço, que deve ser realizado pelo sistema Transcol?

O SR. VALDIR BOLDT – A empresa que trabalho realmente tem ônibus de 1991. Inclusive o que trabalho é de 1991. A conservação é razoável. Ouvi dizer que a Ceturb agora datou que as empresas que têm carro abaixo de 1994, que seja renovada a frota. A Ceturb só está aceitando ônibus acima de 1994. A nossa empresa parece que tem uns trinta ônibus abaixo deste ano. Tem de trocar até outubro agora.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Tem alguma informação de que empresas do Espírito Santo estariam comprando frota de ônibus de empresa de São Paulo?

O SR. VADIR BOLDT - Essa informação não tenho.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Frota de ônibus, inclusive, não novos, já usados.

O SR. VADIR BOLDT – Pode ter acontecido. Mas de uns três anos para cá os ônibus que vejo chegar na nossa empresa e nas outras empresas são ônibus novos. Inclusive chegaram nove carros novos na nossa empresa. Vieram novos. Vieram até da Autobahn. Vieram direto da garagem. No passado houve isso o que o Senhor está falando. Mas atualmente chegam carros novos mesmo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Como usuário do sistema Transcol, você acha que a população, que utiliza desse sistema, está satisfeita ?

O SR. VALDIR BOLDT – A questão do transporte coletivo é regular. Diria regular. Nem bom, nem ruim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Senhor acha que a tarifa está em um preço regular também?

O SR. VALDIR BOLDT – Não. Acho que está um pouquinho altíssima. Mas, igual falei, isso é planilhado. Acho que é questão de rever essa questão da tarifa, questão de custo.

Uma dessas questões seria a questão de horário. Se você tem mil e cem ônibus operando não nos horários adequados - dessa forma que eu vejo - você está com muitos ônibus mas.... Poxa, mil e cem ônibus dentro da Vitória só no transporte Transcol! Aí você pega o transporte urbano municipal, acho que são trezentos ônibus, as três empresas que operam são mil e quatrocentos ônibus. Então, são ônibus dando “cabeçada” um no outro por mal gerenciamento de horário.

Falo isso porque já trabalhei em tráfego, de cobrador, e sou motorista há quatorze anos. Tem vez que você vê cinco, seis ônibus no mesmo destino, um agarrado na traseira do outro, e se você perde aqueles seis ônibus fica dez minutos no ponto. A idéia é a questão de horário. Horário para o ponto seria o ideal.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor acha que existe uma falha da Ceturb na questão dos horários? A Ceturb não está colocando os horários de acordo com a demanda da população?

O SR. VALDIR BOLDT – A questão é de tempo, entendeu?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O que o senhor acha ou achava da administração do ex-presidente Alemão? Ela atendia a necessidade do empregado?

O SR. VALDIR BOLDT – Não era atuante. Com todo esse bombardeiro que está acontecendo, isso prejudica a nossa categoria.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor acha que o Sr. Alemão tinha algum tipo de acordo com o Sindicato das Empresas que não favorecia os empregados das empresas?

O SR. VALDIR BOLDT – A gente ouve muita coisa. Fui político dentro da minha categoria, fui destaque na mídia e hoje sou motorista de ônibus. Falei que tenho um carro velho, mas não falei do resto: tenho uma casa que a Caixa Econômica Federal tomou - de uma hora para outra estou para ser despejado, porque não paguei a prestação, está em atraso - e meu nome no SPC. Então, hoje ouvimos dizer que ele tem isso e aquilo, mas não posso confirmar se ele tem ou deixa de ter. Dentro do Sindicato, o Senhor me conhece muito bem, o que eu pude fazer para a categoria e esteve ao meu alcance eu fiz. Agora, a gente ouve dizer muita coisa. Ouvir dizer a gente ouve, mas no período que passei no Sindicato eu fui atuante.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Correto.

Está franqueada a palavra aos Srs. Deputados que queiram fazer algum tipo de questionamento.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Bom-dia, Sr. Valdir Boldt. Muito obrigado pela sua presença à Cpi do Transcol. Em nome de todos os membros queremos lhe agradecer.

Faremos perguntas bem objetivas e rápidas, até porque o senhor já deu uma grande parte de contribuição no depoimento que nos deu. Gostaria que o senhor relatasse, rapidamente, quem eram os antigos donos da Seletran e os atuais.

O SR. VALDIR BOLDT – Tenho doze anos na empresa. O primeiro dono não me lembro; o segundo foi o Sr. Antônio; o terceiro o Sr. Osmar e o atual é o Sr. Fábio.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Qual o sobrenome dele?

O SR. VALDIR BOLDT – O sobrenome dele não sei. O Sr. Fábio é o atual.

O SR LUIZ CARLOS MOREIRA – Em que período o senhor foi presidente do Sindicato?

O SR. VALDIR BOLDT – Foi abril de 99 a janeiro de 2000.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor poderia dizer o nome dos dois presidentes que o antecederam e os dois que o sucederam?

O SR. VALDIR BOLDT – Os dois que me antecederam, que Deus tenha eles em bom lugar: o Sr. João Nato, que foi assassinado, e o Sr. Laurindo, que morreu por motivo cardíaco. Depois de mim foi o Sr. Francisco Forrechi, o Alemão. E tem uma junta que está à frente do Sindicato, Mazone.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor achou que essa intervenção no Sindicato foi benéfica?

O SR. VALDIR BOLDT – Não posso falar que achei ou não achei. Estamos esperando ainda o resultado. A categoria está apreensiva sobre essa questão.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Mas a Junta com certeza fará somente o período de transição para a eleição do novo Sindicato.

O SR. VALDIR BOLDT – Perfeitamente.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – A intervenção se deu não para uma junta assumir, e sim por problemas que já existiam dentro do Sindicato. E você como sindicalista deve ter a sua opinião pessoal.

O SR. VALDIR BOLDT – Não quero opinar...

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Parece que na hora você não quer falar. Você já foi presidente de Sindicato mas na verdade não quer expor os fatos que conhece.

O SR. VALDIR BOLDT – Fui presidente, fui candidato e V.Exªs que são políticos sabem que no momento em que você é muito atuante, tem a visão de um futuro melhor - assim como V.Exªs têm uma visão melhor para o Estado, eu tinha uma visão melhor para a minha categoria - ... Era muito atuante, participava de tudo que pertencia à categoria, sempre estava à frente. Perdi uma eleição e fiquei magoado. Essa mágoa não deu... Não quero nem opinar pelo Mazzone ou pelo Francisco. Queria ficar fora mesmo.

A questão da Junta, todas essas rivalidades que estão aparecendo, está de parabéns. Só posso falar isso. Mas não quero entrar em detalhes.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Você disse que quando foi presidente do Sindicato foi atuante e que muitos benefícios a categoria recebeu. Que benefícios a categoria recebeu no período em que o senhor foi presidente?

O SR. VALDIR BOLDT – Plano de saúde, que a categoria não tinha.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O plano de saúde permanece até hoje?

O SR. VALDIR BOLDT – Até hoje.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Quem paga?

O SR. VALDIR BOLDT – Quando deixamos o Sindicato eram sessenta por cento para o empresário e quarenta por cento para o trabalhador. Hoje, inverteram a situação. Hoje o trabalhador paga sessenta e o empresário paga quarenta por cento. Essa é a questão.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Além do plano de saúde, que outros benefícios?

O SR. VALDIR BOLDT - Seguro de vida pago pela empresa. Há um benefício importante que é o tíquete-alimentação. É o maior benefício que temos hoje na categoria

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Você tem conhecimento de penalidades que os motoristas ou trocadores sofrem quando acontece um acidente de trânsito, ou roubo no ônibus, ou atrasos na chegada do ônibus?

O SR. VALDIR BOLDT – A penalidade na chegada do ônibus a gente não sofre. Se o motorista estiver trabalhando não sofre. Mas no assalto sofremos. Se foi assaltado, a empresa coloca normas. O cobrador tem de ficar só com vinte por cento do valor na gaveta. Mas existe assaltante tão profissional que... Agora está tendo cofre mais organizado. Havia uns cofres em que você colocava dinheiro e ficava todo sujo de poeira e lama, e geralmente o cobrador ficava escondendo dinheiro no volante, na bandeira. Chegou um ponto que até o assaltante já sabia onde estava. Hoje, quem assalta ônibus é molequote, molequinho de treze, quatorze anos. Assaltam para comprar drogas. Por quê? Porque hoje a receita em dinheiro é pouca. O que dá mais é vale-transporte. Se não tiver dinheiro na gaveta acabam te assassinando, e é a penalidade que realmente paga. Se o cobrador for assaltado, quem paga é o cobrador.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Passarei a presidência ao Sr. Deputado Helder Salomão, enquanto vou assinar um documento.

(O Sr. Deputado Helder Salomão assume a presidência dos trabalhos)

O SR. PRESIDENTE – (HELDER SALOMÃO) – Continua com a palavra o Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Existe notícia de instalação de câmeras nos ônibus para melhorar a segurança em relação aos assaltos. Ouvimos outros depoentes dizerem que essas câmeras são mais para vigiar os trocadores de ônibus. Qual é a sua opinião a respeito disso?

O SR. VALDIR BOLDT – Perdi um amigo por causa dessa câmera. Sr. Francisco, motorista da Viação Satélite. No segundo dia em que instalaram a câmera – podem ver os jornais – entrou um vagabundo, um assaltante mesmo, e queria pular a roleta. Infelizmente, no transporte coletivo, algumas linhas... a gente sofre. Até na própria empresa em que trabalho. Tem linhas que...o senhor tem que ver, mulher, criança, vagabundo. Até dez horas da manhã, em algumas linhas, geralmente o trabalhador passa a roleta, paga direitinho e até cumprimenta a gente. Depois disso começa a surgir os trabalhadores da outra forma, os vagabundos começam a acordar e querem... não têm dinheiro. Querem...chegam e nem olham para a gente. Pulam a roleta. Chegou caso que se o cobrador olhar para o cara, o cara já intima: “está olhando por quê”? Foi o que aconteceu com o Sr. Francisco. O vagabundo pulou a roleta, o motorista tirou para ele não pular a roleta, a gente bota ele para fora do ônibus. O que ele

fez? Deu um tiro no motorista, o Sr. Francisco faleceu. Entendo que era questão de assalto mas também acho que era para vigiar a gente. Acredito.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – É verdade quando um empregado é demitido de uma empresa ele não pode ser admitido por outra empresa do Sistema Transcol?

O SR. VALDIR BOLDT – A gente houve dizer. Mas alguns casos também na nossa empresa mesmo recentemente entrou três que já trabalharam em outras empresas e está com nós.

Nessa questão de emprego geralmente a empresa ela puxa a ficha. Ela entra em contato com as outras empresas. Acredito que possa estar acontecendo isso aí.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Valdir, queria dizer a você que a finalidade da CPI do Transcol não é estar acusando ninguém. O que queremos aqui é colaborar como deputados desta Casa na melhoria do sistema. Estamos aqui para ajudar o SETPES, para ajudar o Transcol e para ajudar os trabalhadores do Sistema Transcol.

O SR. VALDIR BOLDT – Perfeitamente.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – A gente tem que ter aqui a maior transparência nas colocações, a maior liberdade de fala para que possamos chegar a um resultado que seja importante para a população do nosso Estado.

Você disse aqui que era impossível que os empresários quisessem uma greve porque empresários não gostam de greve mas em outros depoimentos aqui foram citados que os empresários eram favoráveis às greves porque logo depois das greves vinha então o aumento das tarifas. O que o senhor tem a dizer sobre isso?

O SR. VALDIR BOLDT – Eu, quando passei no Sindirodoviário, em todas negociações, quando a gente ameaçava sobre questão de greve, quando a gente passava para a população que haveria greve o empresário entrava em pânico. Se via isso em noticiários. Lembro que na época que o João Nato estava vivo, houve uma greve de cinco dias, houve ações na justiça. Agora, se alguém falou que o empresário é favorável eu desconheço. Tem que puxar a planilha. Uma empresa é igual a casa da gente. Qualquer empresa que seja. Se você não planilhar sua vida dentro de casa, a empresa tem a mesma situação.

Então, o empresário do transporte coletivo...se ele fosse favorável à greve seria muito fácil ser sindicalista hoje. Então, vou voltar para o sindicato. No momento em que o empresário fala que é favorável, então é fácil para brigar por reajuste. Essa dificuldade eu encontrei no meu período. Se fosse fácil, na época em que consegui 3.15, o quarto maior reajuste do País, eu ia conseguir o maior do País. Ia deliberar uma greve, vamos pagar, vamos para o pau.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor sabe que os avanços da categoria não ocorrem só de uma vez. Essa é uma luta constante. Toda

categoria sindical tem esse comportamento. Se você avançou, com certeza se outros presidentes tivessem o mesmo comportamento seu talvez teria avançado mais. Você seria mais beneficiado e seu carro não estaria com defeito.

Queria lhe perguntar e você citou em seu depoimento que em toda época que tem negociação salarial existe propina. Queria que você explicasse isso.

O SR. VALDIR BOLDT – Se houvesse propina não estaria com um Corcel. Inclusive esse Corcel comprei agora recentemente em oito vezes, pagando em dobra, dobrando para poder pagar.

Já ouvi dizer, inclusive com o próprio dirigente da minha chapa. Tinha hora que se percebia uma melhoria. Se eu falar que um empresário chegou o momento... A mim nunca chegou o momento de chegar a oferecer. Talvez era a forma como eu tratava as negociações ou receio. Já ouvi dizer, inclusive que está havendo agora, hoje, comentários.... Estavam dizendo do Francisco Forrechi melhorando de vida. Agora, quando eu estava lá, em momento algum, de forma alguma nem a própria empresa que trabalho, trabalho na empresa há tantos anos que tinha acesso ao próprio dono da empresa. Mas em momento algum ele chegou e ofereceu alguma coisa. Lembro-me muito bem que antes de eu sair do sindicato, estava em processo de eleição, ele tinha me emprestado quinhentos reais. Perdi a eleição; voltei e o camarada da arrecadação chegou e disse: “Tem um vale aqui para descontar aí.” Tinha até esquecido desses quinhentos reais. Descontaram quinhentos reais em cinco vezes. Paguei cinco vezes de cem. Acho que o próprio empresário sentia receio. Se havia tinha receio de me oferecer. É tanto que fiquei quatro anos no sindicato como dirigente e nove meses como presidente, pode sacudir minha vida, levantar minha vida...

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Por último, pergunto: como que o senhor avalia a atuação da Seturb no sistema Transcol?

O SR. VALDIR BOLDT – Tenho muitos anos no transporte coletivo. A Seturb surgiu desde 1986. Tem que ter um órgão para gerenciar, se deixar por conta do empresário vira bagunça. Em linhas que tinha de colocar cinco ônibus ele colocaria quatro. É regular. Têm algumas coisas no transporte coletivo, coisa mínima que tem de se acertar para o transporte coletivo correr solto. Para mim é regular.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Valdir, obrigado pela presença nesta CPI. Neste momento, vou lembrar algumas coisas que foram ditas por depoentes que lhe antecederam. Também vou ser bastante objetivo. Com base em informações que já obtivemos, quero fazer as seguintes perguntas, embora algumas sejam repetitivas, mas acho importante fazê-las novamente e tentar detalhar cada uma delas. Quero saber se o senhor tem conhecimento de casos de enriquecimento ilícito de ex-diretores de sindicato dos trabalhadores. O senhor disse que tem um corcel e uma casa, mas quero saber de outros

diretores, ex-presidentes. Foi denunciado nesta CPI que há casos e mais casos de ex-diretores de sindicato que tiveram enriquecimento ilícito. Quero saber se o senhor sabe de algum caso concreto.

O SR. VALDIR BOLDT – Notava-se, até pessoas da minha própria chapa. Ex-diretores. Notava-se diferença...

O SR. HELDER SALOMÃO – Poderia citar o nome de algum diretor?

O SR. VALDIR BOLDT – Notava-se diferença no caso de João Eustáquio. Ele tem um sítio. Agora, não sei de que forma, se ele tinha... Além de ser dirigente, ele mexia com compra e venda de carro. Mas não posso falar se foi por causa de propina que conseguiu isso ou por trabalho extra.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Sr. João Eustáquio atua hoje onde?

O SR. VALDIR BOLDT - Depois que perdemos eleição, ouvi dizer que estava em Santa Teresa. Mas já não está mais lá também.

O SR. HELDER SALOMÃO - Ele era diretor do sindicato?

O SR. VALDIR BOLDT – Do sindicato.

O SR. HELDER SALOMÃO – Na época do Senhor?

O SR. VALDIR BOLDT – Na minha época.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor lembra quanto tempo ele foi diretor do sindicato?

O SR. VALDIR BOLDT – Quatro anos.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quatro anos? E por que a suspeita de que ele teria tido....

O SR. VALDIR BOLDT – Ele morava em Alto Lage. Além de ser dirigente, ele mexia com compras e vendas .

O SR. HELDER SALOMÃO – De quê?

O SR. VALDIR BOLDT – Automóveis, o que viesse ele vendia e comprava. Mexia mais com compras e vendas de automóvel.

O SR. HELDER SALOMÃO – Haviam comentários a esse respeito?

O SR. VALDIR BOLDT – Haviam comentários da questão do sítio dele.

O SR. HELDER SALOMÃO – Além do Sr. João Eustáquio, o Senhor lembra de algum outro caso concreto?

O SR. VALDIR BOLDT - Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Sr. João Eustáquio era motorista?

O SR. VALDIR BOLDT – Era motorista.

O SR. HELDER SALOMÃO – Hoje não atua mais como motorista?

O SR. VALDIR BOLDT – Não atua mais, não.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor tem conhecimento, como já foi denunciado aqui, de acordos entre o Sindicato dos Trabalhadores e o Sindicato Patronal. Algum acordo que tenha sido feito à margem dos interesses da categoria. Também foi denunciado. O Senhor tem conhecimento de algum episódio em que ficou claro o conchavo, a palavra usada foi conchavo, acordo entre o Sindicato Patronal e o Sindicato dos Trabalhadores?

O SR. VALDIR BOLDT – O Senhor vai analisar o avanço. Quando assumimos, João Nato, eu, Laurindo, Laerte, assim por diante... Para o Senhor perceber, ficamos quatro anos. A categoria conquistou o que não tinha. A categoria conquistou tíquete alimentação, a categoria conquistou plano de saúde, a categoria conquistou seguro de vida. E a primeira negociação nossa foi o maior reajuste do País, 18.38.

O SR. HELDER SALOMÃO – Pode continuar, mas estou querendo perguntar também em ralação ao Gentil e ao Alemão. Porque o Senhor está falando sobre sua gestão e já explicou inclusive quando o Deputado Marcelo Santos perguntava. Quero saber em relação a outras gestões.

O SR. VALDIR BOLDT – Do Gentil só se conseguia salário. Conseguia reajuste de quarenta por cento, na época tinha inflação, todo mundo lembra, a inflação era bem maior do que o reajuste. A categoria não tinha mais nada, não tinha benefício social.

O SR. HELDER SALOMÃO – No caso do Alemão, o Senhor tem conhecimento de algum acordo que tenha sido feito entre o sindicato, pelo menos alguma suspeita?

O SR. VALDIR BOLDT – É o que ouvi dizer, ouvi de comentários. Ouvi dizer que houve conchavo, mas ouvi dizer.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor não tem nada que possa acrescentar?

O SR. VALDIR BOLDT – Não. Se tivesse, seria o primeiro a denunciar.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Valdir , queria saber se o Senhor tem conhecimento de casos, que também já foram denunciados aqui, de perseguição das empresas aos trabalhadores que estão articulando movimento da categoria, que se opõe ao movimento das empresas. O Senhor tem algum exemplo, algum caso concreto de trabalhador, de motorista que foi perseguido

pelas empresas por causa de sua participação efetiva no movimento sindical? Em que período?

O SR. VALDIR BOLDT - Na nossa época houve também até perseguição, mas não demissão, porque o momento que se parte... A vida do sindicalista não é fácil, realmente é perseguido. Não só do rodoviário, qualquer categoria que seja.

Se não tiver uma estabilidade, igual falo para muitos colegas, quando se vai para um movimento tem de ter uma garantia, tem de estar com o pé no chão, uma estabilidade, alguma coisa.

Tem um exemplo de um motorista. Inclusive, essa semana ele até pediu uma ajuda no sentido de retornar para a nossa empresa, apesar de não fazer parte da chapa do Mazoni. Começou a fazer muita mobilização, muita perseguição, foi muito problemático dentro da sua jornada de trabalho e isso geralmente o empresário não gosta. Sabemos dessa realidade. Vou dar exemplo: se o Senhor tem uma empregada doméstica e ela começa a reivindicar muita coisa, num ponto ela vai estar fora da casa. Acontece isso. Acontece esse tipo de perseguição.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor falou que o convênio de saúde foi feito na sua gestão.

O SR. VALDIR BOLDT- Perfeitamente.

O SR. HELDER SALOMÃO - Não posso afirmar categoricamente se trata do mesmo convênio, mas em depoimentos anteriores foi denunciado que há irregularidades no convênio de assistência médica, inclusive que uma empresa estaria sendo beneficiada. O que quero saber é se o Senhor tem algum conhecimento disso, porque disse que essa assistência foi criada na sua gestão. Houve uma denúncia de irregularidades nesse convênio. Não posso afirmar se foi dito que a irregularidade vem desde o início ou se começou em outra época, mas houve denúncia.

Gostaria de saber se já ouviu alguma coisa, se houve alguma alteração nesse convênio, se é a mesma empresa que presta assistência aos trabalhadores? Gostaria que fosse esclarecida essa questão. Gostaria de saber se o Senhor tem alguma informação, porque foi denunciado sobre isso.

O SR. VALDIR BOLDT - Quem está na nossa categoria do Urbano é a Samp, a maior, porque o grupo Unimar...

O SR. HELDER SALOMÃO - É desde o início?

O SR. VALDIR BOLDT - Não, já passaram vários planos. Hoje está Samedil, Plamed's, Samp e Unimed.

O SR. HELDER SALOMÃO - Na época em que o Senhor conseguiu esse plano de saúde, lembra qual era a empresa?

O SR. VALDIR BOLDT - Lembro. Era a Vita Saúde, a Samedil e Sameg. Eram as três empresas. Inclusive, ficava a critério do empresário

contratar a empresa. Na minha época o empresário que ficava de contratar. Daí se houvesse muitas irregularidades no atendimento, assim por diante, nós, do sindicato, tentávamos acertar onde estava o erro junto ao plano de saúde.

O SR. HELDER SALOMÃO - Mas para ser objetivo, o Senhor não sabe de nenhuma irregularidade na atualidade?

O SR. VALDIR BOLDT - Hoje não.

O SR. HELDER SALOMÃO - Já foram trocadas as empresas. Houve denúncia de que há irregularidade, que há favorecimento . Você não sabe de nada disso?

O SR. VALDIR BOLDT - Quem atende hoje são a Samp, Samedil e Plamed's. A Plamed's atende mais questão da carga.

O SR. HELDER SALOMÃO - Então, só a Samedil que permanece desde o início?

O SR. VALDIR BOLDT - A Samedil e a Samp hoje que atendem à maioria das empresas de transporte coletivo.

O SR. HELDER SALOMÃO - Para concluir, vou fazer duas perguntas. Hoje o Senhor como trabalhador do sistema e também usuário, se fosse entrevistado na rua e alguém perguntasse quais são os três principais problemas do sistema Transcol, quais os que o Senhor elegeria, em ordem de prioridade?

O SR. VALDIR BOLDT - Seriam: itinerário, a questão dos horários...

O SR. HELDER SALOMÃO - O não cumprimento dos horários?

O SR. VALDIR BOLDT - Não é nem questão do não cumprimento, porque se a empresa não cumprir o horário ela é punida e com multa rigorosa.

O SR. HELDER SALOMÃO - Os horários não atendem...

O SR. VALDIR BOLDT - Como tenho citado, acho que já se percebeu isso. Passam quatro, cinco ônibus, e depois você fica dez minutos em vias como Reta da Penha. Onde passa o maior número de ônibus é a Avenida Beira Mar e Reta da Penha.

O SR. HELDER SALOMÃO – Então os horários que não atendem à demanda. E qual o terceiro ponto, na sua opinião, além dos horários e itinerários ?

O SR. VALDIR BOLDT – A renovação de frota, apesar de hoje estar modernizando. O transporte coletivo, para quem conheceu como conheci, está bom, mas precisa melhorar mais ainda.

O SR. HELDER SALOMÃO – Estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Sr. Presidente, peço a palavra para fazer alguns questionamentos ao depoente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Euclério Sampaio.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Primeiro saudamos a todos. O nosso bom-dia.

Sr. Valdir, qual foi o período que o senhor atuou como presidente?

O SR. VALDIR BOLDT - Abril de 1999 a janeiro de 2000.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - Quem foi o presidente em 1998 ?

O SR. VALDIR BOLDT - Laurindo Gonçalves.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - Se o trabalhador sai de uma empresa, entra com uma ação trabalhista na Justiça, ele é admitido por outra empresa do sistema Transcol? Ou há uma interligação entre as empresas e essa informação é repassada? A resposta é simples: sim ou não.

O SR. VALDIR BOLDT – Há casos. Mas isso depende muito da...

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - Mas existe esse tipo de ligação entre as empresas, não é?

O SR. VALDIR BOLDT - Sim.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – O senhor se recorda quando foi aprovada a Lei nº 7520 sobre a liberação de licitação, anterior a sua presidência? Foram uns meses antes de o senhor assumir como presidente. O senhor fazia parte da diretoria do Sindicato?

O SR. VALDIR BOLDT – Fazia parte da diretoria como vice- presidente.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - Foi criada a Lei 7520, que eliminava as licitações. O senhor tem conhecimento? Essa lei prorrogou as concessões.

O SR. VALDIR BOLDT – Não tenho conhecimento.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – O senhor não tem conhecimento?

O SR. VALDIR BOLDT – Eu acompanhei pelos jornais na época.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - O Sindicato participou disso?

O SR. VALDIR BOLDT – Não.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Quando ocorreu essa lei, as empresas que já tinham permissão de terem prorrogadas as suas concessões, todas as empresas que atuavam no setor já estavam há muito tempo ou no final de 1998, mais precisamente no segundo semestre de 1998, surgiram mais empresas antes da criação dessa lei?

O SR. VALDIR BOLDT – Não surgiu empresa não. Surgiu recentemente em Viana.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - Estou falando do ano de 1998. Quando foi criada essa lei as empresas que atuavam no ramo estariam liberadas de licitações. Não foi criada nenhuma empresa? Não apareceram empresas para compor o sistema?

O SR. VALDIR BOLDT – Deixa eu voltar a lembrar para ver se tem. Não tem. O grupo forte hoje no transporte coletivo é Unimar e Santa Zita. Teve uma vendida para a Satélite, mas foi só uma questão de venda, de compra e venda.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - Tinham mais de quinze empresas.

O SR. VALDIR BOLDT – Foi uma questão de compra e venda mesmo. Ganhar em licitação eu não me lembro.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Que empresário está detendo a maior quantidade de empresa de transportes?

O SR. VALDIR BOLDT – Hoje é o grupo Univale, formado por seis empresas. Inclusive a gente ouve dizer - não deveria nem estar falando - por pessoas lá de dentro, gente fortíssima, que não é motorista e cobrador, que a sociedade está sendo desfeita. São três empresários.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Quais são os três empresários? O senhor tem obrigação de falar, pois está sob juramento.

O SR. VALIR BOLDT – Tudo bem. É o Sr. Fábio, Adir Gama e a senhora Nice.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - Eles que estão detendo a maior quantidade de empresas.

O SR. VALDIR BOLDT – Sim. Mas falei que está desmanchando a sociedade. Inclusive a nossa empresa mesmo o senhor Fábio comprou sozinho.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Sr. Presidente, agradecemos a oportunidade de ter participado desta reunião. Pedimos licença para nos retirar em virtude de um outro compromisso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - V. Exª. pode ficar à vontade. Quando desejar participar esta CPI estará de portas abertas para V. Exª, assim como para toda a população do Estado do Espírito Santo.

Sr. Valdir Boldt, antes de ouvirmos a Srª. Sueli Nunes Elias temos mais algumas perguntas a fazer. Qual a diferença entre o motorista do Sistema Transcol e o motorista das linhas municipais?

O SR. VALDIR BOLDT – Acho que não existe diferença entre motoristas. A única diferença ... Inclusive o primeiro acordo coletivo que teve ... Não entendi. É municipal e intermunicipal?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Tem o sistema municipal, que opera só no município, e tem o sistema Transcol, que é intermunicipal, compõe a Grande Vitória. Existe alguma diferença entre o motorista do sistema Transcol e o motorista do sistema municipal? Exemplo clássico disso é Vitória, pois o sistema aqui ainda não é integrado ao sistema Transcol e é municipal.

O SR. VALDIR BOLDT – Existe sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual é a diferença?

O SR. VALDIR BOLDT – Na linha municipal quase todos os carros são novos e só andam em cima de asfalto. No intermunicipal trabalhamos em trechos esburacados, os passageiros têm até um nível um pouco diferente. Se formos falar em questão de salários, é tudo igual. A diferença é que o conforto dos motoristas municipais é maior, pois eles estão com ônibus mais modernos. Hoje temos ônibus eletrônicos. Tem um monte. Inclusive na Viação Tabuazeiro quase todos os ônibus são eletrônicos. Talvez a pergunta fosse a questão do Seletivo, não?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Não. Porque são duas coisas realmente distintas. Na prestação de serviço oferecido ao usuário no sistema Transcol, quero saber se os senhores têm problemas iguais aos do sistema municipal. No caso da carga horária o senhor disse...

O SR. VALDIR BOLDT – Nós do Transcol temos problemas maiores do que os do sistema municipal, em questão de ônibus e vias.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Agradecemos ao senhor por ter comparecido a esta CPI. Nosso objetivo nada mais é do que apurar os fatos. Não queremos de forma alguma obrigá-lo a fazer o que não queira, desde que siga as regras desta CPI, no caso prestando esclarecimentos sob juramento. O senhor jurou dizer a verdade, somente a verdade.

O que esta CPI quer fazer, em nome da população do Estado do Espírito Santo e dos usuários do sistema Transcol, é seguir seus objetivos: apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação dos valores das tarifas, além de investigar as condições na qualidade do atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória.

Qualquer informação a mais que o senhor queira acrescentar para melhorar esse depoimento será de grande importância para que o serviço desta CPI seja levado à luz da lei, objetivo principal desta Comissão Parlamentar.
Repetimos que nosso objetivo é mostrar com a maior transparência possível para a população do Espírito Santo, principalmente para o usuário do sistema Transcol, que trabalharemos à luz da lei.
Agradecemos mais uma vez ao senhor.

O SR. VALDIR BOLDT – Agradeço também, e se precisarem de mim podem contar comigo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Obrigado. Gostaria também que o Sr. deixasse com a secretária desta CPI alguns telefones adicionais ou endereço para que possamos localizá-lo caso exista uma nova convocação ou qualquer outro esclarecimento. Muito obrigado.

Peço a Secretária que chame a Srª Sueli Nunes Elias, ex-Diretora do Sindirodoviário.

Srª Sueli Nunes Elias, ex-Diretora do Sindirodoviários, bom dia.

A SRª SUELI NUNES ELIAS – (Sem revisão da oradora)- Bom dia. Gostaria que você tivesse paciência porque eu estou com um problema de ...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Pode ficar despreocupada, entendemos. perfeitamente. Antes de pedir para a Senhora prestar juramento, esclarecerei o objetivo desta CPI, que é para apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação dos valores das tarifas, além de investigarem as condições da qualidade do atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória.

Deixamos bem claro para a Senhora que aqui estamos colhendo informações para colocar com a maior transparência possível, é isso que está colocado no objetivo da CPI, e através do juramento que a Senhora fará agora, com a maior transparência possível, é o estaremos trabalhando em conjunto com a Senhora.

Jura dizer a verdade, somente a verdade?

A SRª SUELI NUNES ELIAS - Juro dizer a verdade, somente a verdade.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaria que a Senhora informasse a sua filiação.

A SRª SUELI NUNES ELIAS - Sou filha de Salin Elias que foi um dos que criou o Sindicato de Transporte Rodoviário, foi o que deu a sede, e construiu a sede, doou o terreno que ele tinha ganhado na época, o Pelissari era o prefeito, ele fez a doação, sou filha de sindicalista.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Estado civil?

A SRª SUELI NUNES ELIAS - Eu sou divorciada.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Número da RG?

A SRª SUELI NUNES ELIAS - 418.853.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Nome completo?

A SRª SUELI NUNES ELIAS - Sueli Nunes Elias.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Qualificação profissional?

A SRª SUELI NUNES ELIAS - Hoje sou corretora de seguros.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Endereço completo?

A SRª SUELI NUNES ELIAS - Rua Colatino Barroso, nº 39 Alto de Caratoíra – Vitória.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Em função do problema que a Senhora tem de estar se esforçando...

A SRª SUELI NUNES ELIAS - Falei com a sua secretária que fazia questão de vir, apesar de ter atestado médico, não posso estar falando, o médico sabe o que estou passando, mas eu fiz questão de vir. Acho que as coisas têm que ser claras.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Queria deixar bem claro para senhora que se caso queira aguardar até uma melhora para que possa estar prestando essas informações à CPI.

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Não. Se não der para eu responder eu escrevo e alguém lê.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Peço à Secretária para fazer a leitura de qualquer resposta caso a senhora tenha dificuldade para respondê-la.

Gostaria que a senhora fizesse, como ex-diretora do Sindicato dos Rodoviários, um breve relato sobre a atuação do sindicato junto aos trabalhadores, da atuação do sindicato junto ao Sindicato das empresas, da atuação do sindicato junto à Ceturb.

Na formação da CPI existiram diversas denúncias dando conta que, o Sindicato dos Rodoviários estaria sofrendo ingerência do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo, SETPES, para obterem inclusive aumento das tarifas. Estou fazendo a pergunta à senhora desde quando esteve na direção do sindicato até os dias de hoje. Se existiu isso. Se a senhora tem conhecimento, se o sindicato era perseguido pelas empresas de transporte coletivo, se algum manifestante caso fosse empregado de algumas dessas empresas se manifestasse para defender da classe em prol de melhores condições de trabalho, salário, etcétera, era perseguido e mandado embora, se eles sofriam algum tipo de perseguição quando contrário à intenção até do

próprio sindicato, por entender que a reivindicação do sindicato era insuficiente para atender à demanda da categoria, fazer um breve relato para que pudéssemos dar início aos nossos questionamentos.

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Gostaria que o Senhor fizesse assim: pergunte por partes. Vamos fazer as perguntas porque o senhor falou um monte e vou respondendo, apesar de estar afastada. Saí em novembro de 1990. São trezes anos que estou afastada do sindicato. Então, eu não sei nada. Sei da minha época que nunca existiu absolutamente nada. Eu acredito que hoje também não tem porque a gente faz um trabalho hoje. Tenho uma empresa que faz um trabalho hoje, inclusive, com o Rodoviário. Eu trabalho com o Rodoviário. Eu gostaria que você fizesse as perguntas por parte e eu irei respondendo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Não vamos nem dizer que estamos invertendo os papéis aqui, mas entendo a dificuldade que a senhora está tendo até em estar participando desta convocação na CPI. Desde já agradeço em nome de todos os membros pela presença.

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Não. Eu tenho uma admiração muito grande por vocês todos que estão aqui, não é, Helder, que está aí firme. Tenho uma admiração muito grande por vocês e acredito que as coisas têm de mudar.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Na verdade a senhora respondeu o que queríamos. Quer dizer, a senhora ocupou um período no sindicato, já tem uma opinião referente aos sindicatos e o que sucedeu após a direção da senhora.

Basicamente estamos pegando as informações lá de trás para chegar na atualidade. E, automaticamente, para esta CPI começar a observar o andamento de lá de trás até agora.

Então, gostaríamos que a senhora nos dissesse, como já respondeu, se existia alguma ingerência do sindicato patronal junto ao Sindicato dos Rodoviários. Para quê? A ingerência que falo é a seguinte: existia alguma ingerência do sindicato para que as categorias fizessem greve para obter não somente uma melhora nos seus salários, mas automaticamente aumento das tarifas?

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Na minha época, não, Senhor. De maneira alguma, nunca existiu isso, até porque tinha um presidente que era o Sr. Francisco de Almeida Pinto, uma pessoa muito íntegra e sempre houve um bom relacionamento entre o capital e o trabalho. Naquela época não existia nada, na minha época, até porque eu fazia parte da diretoria social. Não fazia parte... Eu ganhei a presidência, mas por uma questão que eu era corretora e sempre gostei da parte social, fui para a diretoria social e o Gentil Seidel assumiu a presidência. Mas em 1988 quem ganhou a presidência do sindicato fui eu.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O que a Senhora acha do atendimento ao usuário do sistema Transcol? É falho? Já era falho? Continua falho? Qual sua opinião sobre o atendimento do sistema Transcol ao usuário?

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Hoje é muito bom.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – A superlotação dos ônibus interfere no trabalho dos motoristas e cobradores?

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Não sei. Isso não posso saber, porque não sei se tem superlotação. A única coisa que cuido é dos acidentes. Não deixo nenhuma vítima que tem um acidente dentro do ônibus, sempre procuro tratá-la, porque hoje é a nossa corretora que atende parte de algumas empresas, nem todas. Mas em algumas empresas, na qual trabalhamos, atendemos ao acidente e não deixamos essas vítimas.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O motorista que faz parte de uma acidente, de um sinistro como esse, independente da cobertura da seguradora, a Senhora tem informação se ele também é cobrado ou descontado de alguma forma de seu salário?

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Não sei, porque cuido da vítima. Se tem uma vítima, procuro acompanhá-la no processo criminal, no processo cível. Mas com relação se a empresa cobra ou não, realmente não sei.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – A Senhora presta serviço hoje de seguro às empresas do sistema Transcol?

A SRª SUELI NUNES ELIAS – A algumas. Nem todas.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – A Senhora presta a quantas empresas?

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Não presto serviço à Satélite. Já prestei serviço, mas recentemente a empresa reincidiu o contrato. Não sei se ela tem ou não tem contrato com outra seguradora. Não presto para a Grande Vitória. no sistema Transcol. Mas as outras todas eu presto e procuramos fazer o melhor possível.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Muito obrigado, Srª Sueli Nunes Elias.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Obrigado, Srª Sueli, pela presença na nossa CPI. Quero lembrar que o nosso objetivo é estar apurando irregularidades no sistema Transcol.

E devido a dificuldade da Senhora de não estar podendo falar, inclusive agradecemos imensamente a sua presença, propomos que se tiver algum fato, algum episódio, algum elemento que possa ajudar nas apurações, algum ponto que ache que mereça destaque, que o encaminhe para a nossa CPI por escrito, até para poupá-la. Não queremos que fique comprometendo a sua saúde por causa da CPI. Então, propomos que se tiver algum ponto que

considere importante, que ache que vai contribuir com a CPI, que o encaminhe para que possamos analisar.

Agradecemos imensamente o esforço que a Senhora fez para estar presente aqui.

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Eu que agradeço a vocês e peço desculpas por fazer vocês esperarem tanto tempo. Estou disposta a hora que precisarem, inclusive, convido a visitarem a nossa empresa para que vejam o trabalho que é feito hoje com a categoria rodoviária, o que fazemos por eles.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – As empresas que operam no sistema Transcol são obrigadas a terem empresa de seguro para prestar serviço no caso de acidente, de terceiros, alguma coisa desse tipo?

A SRª SUELI NUNES ELIAS – Existe uma lei hoje que obriga as empresas a manterem o seguro que está planilhado, acredito que deve estar planilhado, na tarifa, a manter o seguro para o seu passageiro no caso de um acidente. Passageiro, isso não quer dizer terceiro. Estou falando em termo de passageiro. Então, a empresa escolhe com quem ela quer. Como temos um trabalho diferenciado, como prestamos um serviço in loco e por estar há quarenta anos trabalhando no transporte rodoviária tenho essa facilidade de estar fazendo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira V.Exª tem ainda algum questionamento?

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Somente agradecer a presença da Senhora.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Agradeço também em nome dos membros da CPI e como Presidente desta CPI Parlamentar de Inquérito a presença da Senhora, do depoimento e das informações aqui prestadas.

Reiterando as palavras do Deputado Helder Salomão, caso a Senhora tenha alguma informação adicional poderá fazê-la por escrito, endereçada a esta CPI, que a estaremos acolhendo. Inclusive, se for enviada de forma sigilosa, estaremos recebendo também com sigilo.

Dia 03/09/03 Décima Reunião Ordinária

Depoentes – Jair Pollak, Luiz Antonio Monteiro, Theodoro Lopes da Silva, Carlos Alberto Mazoni, Alexandro Vieira da Silva; Roberto Silva Argolo; José do Nascimento Filho; Generoso Rodrigues Carvalho; Gilson Ferreira Lírio; Luiz Carlos Prestes Silva

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Convido o Sr. Secretário a proceder à leitura das Comunicações.

(O Sr. Secretário procede à leitura das Comunicações)

Solicito que faça adentrar ao plenário o Sr. Alessandro Vieira da Silva, funcionário da Viação Grande Vitória, para dar o seu depoimento. (Pausa)

Sr. Alessandro, gostaria que nos fornecesse a sua identificação pessoal, nome completo, data de nascimento, RG, CPF, endereço completo e estado civil.

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – O meu nome é Alessandro Vieira da Silva, casado, RG 1380789, CPF 05190403769. Moro no bairro Santo André, Rua do Acordo, nº 56, CEP:29030-655.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Sr. Alessandro, o objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e ou permissão, inclusive, na fixação do valor das tarifas e também de investigar as condições de qualidade no atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória.

Antes de colher o seu depoimento, gostaria que fizesse o seu juramento.

Jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Sim.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Dando início aos nossos trabalhos, gostaria de comunicar que o não comparecimento dos Srs. Deputados José Esmeraldo, Marcelo Santos e Claudio Thiago foram justificados à Secretaria desta CPI.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão para as suas perguntas.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. Alessandro, agradecemos a sua presença nesta CPI do Transcol que apura possíveis irregularidades no sistema, na fixação dos valores das tarifas e nas condições em que se encontra hoje o transporte coletivo da Grande Vitória.

O Senhor gostaria de fazer algum relato sobre o conhecimento que tem a respeito do sistema Transcol, alguma irregularidade que porventura conheça. Deixaremos um espaço para fazer um breve relato sobre como está vendo o sistema Transcol e se tem algo que acha relevante que esta CPI possa investigar.

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Bom-dia a todos. Trabalhamos no sistema e como somos usuários também podemos frisar um monte de irregularidades e dificuldades que a população capixaba enfrenta. Além do preço da tarifa, creio que o mais preocupante é a superlotação. Podemos ver que principalmente nos horários de picos tem gente que acorda às seis horas da manhã, vai em pé para o trabalho e volta para casa em pé, deixando cada vez mais cansado. Isso é preocupante.

O interessante é frisarmos também que não há preocupação de dar mais comodidade para a população. São feitos projetos, são feitos vários projetos para tentar sanar isso, mas infelizmente nada leva de benefício para a população.
O interessante é estarmos notando que quando se fala em aumento de tarifa ou coisa desse tipo, entendemos que é o mais rápido resolvido. E quando falamos na questão de estarmos lutando por alguns direitos, como o da superlotação, do preço tarifário, é algo bastante extensivo, é bastante longo, não é uma coisa de imediato. Tanto que estamos aqui dando a nossa contribuição e graças a Deus o Senhores ouviram esse grito. Entendemos que não é só de um, de A ou de B, mas sim da população capixaba.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor tem conhecimento de alguma denúncia de irregularidade que possa ter sido praticada por algum agente envolvido no sistema de transporte coletivo da Grande Vitória?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA - A não ser os depoimentos que estamos acompanhando e que aqui relatamos, a população tem... É só ler o jornal “A Tribuna” constantemente, na parte “Qual é a bronca”, sempre tem a população reclamando de alguma coisa. Agora, dessa forma que a gente está aqui conversando com os Senhores, não.

O SR. HELDER SALOMÃO - Gostaria de fazer mais duas perguntas para o Senhor. A primeira é sobre o valor da tarifa. O Senhor disse que a tarifa é muito alta, que este é um dos problemas do sistema. Ao que o Senhor atribui esse valor tão alto? Por que a tarifa tem, na avaliação do Senhor, um preço alto? É por que os empresários têm força, é por que existem acordos, como foi denunciado aqui? Qual é o motivo?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA - Sr. Deputado Helder, não podemos julgar e querer colocar a tarifa como principal vilão, mas hoje o nosso Brasil está crescendo e está aprendendo a lutar por seus direitos. Não só a população capixaba, mas como o Brasil todo está aprendendo a lutar por seus direitos.
Dando só uma ilustração, hoje temos condições de escolher o melhor supermercado, aquele que vai melhor nos atender, vai procurar os melhores preços. No sistema da passagem não temos essa condição. É lógico que o preço da tarifa é um pouco elevada.
Notamos que o salário mínimo aumentou para duzentos e quarenta reais. Mas em compensação o arroz mais barato, bom, custa oito reais. Então, entre aspas, não tivemos benefício nenhum na questão do salário mínimo ter aumentado para duzentos e quarenta reais. Hoje as coisas dobraram e a passagem do Transcol é de nosso uso diário, está dentro do nosso dia-a-dia e isso incomoda. Poderíamos investir mais, a gente não está tendo condições de investir. A tarifa é uma das. Tem muitas, mas a tarifa é uma das.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor é funcionário da Viação Grande Vitória.

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA - Isto.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor avalia que as condições de trabalho dos funcionários, não só na Grande Vitória como em outras empresas, são boas? Condições de trabalho, salário....

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA - Aí é um ....

O SR. HELDER SALOMÃO - É uma pergunta difícil, não é?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA - É difícil avaliar porque se o Senhor ouvir... Se cada um dos motoristas, aqueles que trabalham no sistema de coletivo, pudessem ter a oportunidade que estamos tendo no momento, creio que seria uma pergunta muito dolorosa.

Infelizmente, ele não é valorizado como deveria ser realmente. E não falo só na questão do salário, não. Tem outras prioridades também, porque no salário a gente tem condições de adquirir coisas melhores.

Podemos notar que quando o Presidente da República Lula falou da reforma que o Brasil tem....

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Sr. Alessandro Vieira da Silva, gostaria de solicitar que apenas respondesse às perguntas formuladas, que são objeto das investigações da CPI. Os outros comentários infelizmente não podemos aceitar em seu depoimento. Muito obrigado.

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Tudo bem.

O SR. HELDER SALOMÃO – Agradeço.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Sr. Deputado Geovani Silva, alguma pergunta?

O SR. GEOVANI SILVA – Não, Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Sr. Alessandro, quanto tempo o Sr. trabalha na Viação Grande Vitória?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Vai fazer 8 anos.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Qual é a sua função?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Trabalho na área de vistoria, coletor, que é tirando o dinheiro dos carros e segurança.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Você trabalha em três funções?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Três funções. No meu crachá e na minha carteira está como vistoriador.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Qual é a função do vistoriador na empresa?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Vistoriar os carros, ver avaria. De acordo com a solicitação do motorista fazer uma ordem de serviço; se tiver algum problema mecânico, algum problema elétrico, somos acionados para isso.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Você poderia me citar quais os benefícios, além do salário que a empresa Grande Vitória lhe fornece?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Benefícios?

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Como plano de saúde, seguro, ticket-alimentação.

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Veja só, Deputado, além do salário que nós temos não é muito. O ticket, seguro de vida entre aspas. Passe-livre não temos. Só isso mesmo.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Por que você cita seguro de vida entre aspas?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Só a minha esposa que recebe. Dependendo das condições só ela que vai receber. E, dependendo, tem que me acontecer algo que seja bastante dramático. É um seguro de vida que não nos beneficia em nada. Se me causar algum dano físico na saúde, vai ser só para cobrir os remédios.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Você tem conhecimento ou já sofreu alguma represália da sua empresa ou de outras empresas impostas a seus funcionários por ter errado em alguma coisa? Por exemplo, acidente de carro, roubos dentro do veículo?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Eu, particularmente, não. Mas a gente consegue ouvir vários relatos desse tipo.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Você poderia citar alguns?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Um é com relação aos cobradores. A gente trabalha no sistema coletor e a gente sabe como funciona o sistema da coletagem de dinheiro. O cobrador vai, fecha sua conta, seu boletim diário, sua receita, joga no cofre. Esse carro vai para a garagem, a gente tira a chave, puxa a tampa do cofre e ele cai dentro da sacola. Só que a maioria – é grande a chance disso – de o cobrador amanhã ou depois ir até a garagem e falar que está faltando uma quantia em dinheiro ou está faltando uma quantia em vale-transporte. Aí, como sempre, sempre prevalece a voz do arrecadador. Nunca do cobrador.

O SR. GEOVANI SILVA – Alessandro, pela insegurança que existe não só no Estado como em todo o Brasil, como está sendo feito nesses casos que acontecem do motorista ou o trocador ser assaltado. Como a empresa age com a pessoa? É descontado no salário? Há um prazo para pagar? Como é feito isso já que sempre está acontecendo isso?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Eles descontam e parcelam. Dependendo do valor eles parcelam para o cobrador. Mas a gente tem conhecimento de que a empresa tem o seguro dela. Ela tem o seguro dela. Ela recebe pela seguradora e recebe pelo cobrador. Ela recebe duas vezes. A empresa tem esse tipo de seguro.

O SR. GEOVANI SILVA – Ela recebe duas vezes?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Pelo menos em assalto armado. Agora, quando falta vale transporte e dinheiro no caso da arrecadação, não sabemos. Mas sempre é aquilo que falei para o Deputado anterior, sempre o que prevalece é a voz do arrecadador e nunca do cobrador.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Você cita muito a questão da tarifa cobrada dos usuários do Transcol. Você tem conhecimento de como é elaborada a planilha para essa cobrança?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Inclusive passamos algo referente a isso para os Srs. Na planilha de custo está constando os caracteres lá que eles pegam específicos e jogam para cobrar isso em cima da tarifa.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Você tem conhecimento da planilha?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Temos.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Lá têm diversos itens. Aqueles itens todos são cumpridos com os funcionários?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Não.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Dá um exemplo do que não é cumprido.

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Os uniformes. Na planilha de custo, do nosso conhecimento, até gerenciado pela Ceturb, as empresas teriam que fornecer sapato, cinto, camisa, calça. Gravata e blusa é opcional. Só que é passado para o cobrador e o motorista é só calça e camisa.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Nem o cinto e nem o sapato os funcionários não recebem?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Não.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Mas na planilha é cobrado?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Isso. Se eu não estiver enganado, é só o grupo Unimar que faz isso. O resto não.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Então o grupo Unimar fornece completo?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Creio que sim.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Você teria alguma coisa a acrescentar que pudesse nos ajudar a dar continuidade aos trabalhos desta CPI?

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Entendemos que não há interesse, como citamos aqui, de A ou B. Sei que os Srs não estão medindo esforços para nos ajudar, para ajudar a população capixaba neste sentido. Mas que marcasse em cima mesmo com relação às pessoas de dar os seus depoimentos aqui. Pudemos notar que só nós que viemos aqui, a parte que primeiro deu a voz aqui para fazer esse tipo de trabalho que está sendo feito aqui. A outra parte empresarial, as coisas que estão envolvidas na CPI que os Srs. têm conhecimento, até agora, pelo menos do meu conhecimento, elas não foram envolvidas. Só aquela parte no caso que a gente está vindo aqui. Teve o Mazoni, o Jair Polak, o Luiz Monteiro. Só essas partes que foram ouvidas. E a gente pode ver que as outras partes que os Srs. convocam para estar aqui, intimam e elas não aparecem. Acho que não só nós, mas a população capixaba quer ver resultado. Sabemos, com certeza, tudo que demora é bom e aqui não vai ser diferente. Temos ciência disso.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Observe só que os objetivos desta CPI serão cumpridos a rigor. Esta CPI tem poder sobre aqueles que não comparecem, de exigir que a Justiça os tragam aqui. Então, todos que forem convocados terão de comparecer perante esta CPI.

Agradecemos a presença do Sr. Alessandro Vieira da Silva em nome da CPI do Transcol.

O SR. ALESSANDRO VIEIRA DA SILVA – Eu que agradeço pela oportunidade que nos foi dada e sempre que precisar nos colocamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Vamos suspender os trabalhos desta CPI pelo tempo necessário para que a Secretaria convoque os outros depoentes.

(A reunião é suspensa às 11h e reaberta às 11h6min)

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Está reaberta a reunião da CPI do Transcol.

Convidamos o segundo convocado a depor, Sr. Roberto Silva Argolo, funcionário da Unimar.

Sr. Roberto, em nome da CPI do Transcol agradecemos sua presença e as informações que o senhor possa nos oferecer em colaboração com nossos trabalhos.

Inicialmente gostaríamos que você se identificasse fornecendo nome completo, data de nascimento, RG, CPF, endereço completo e estado civil.

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Em primeiro lugar muito bom-dia aos Srs. Deputados e demais presentes, meu nome é Roberto Silva Argolo, brasileiro, casado, RG nº412078 Ministério da Marinha do Rio de Janeiro, CPF n.º 897 435 477-20 residente à rua José de Alencar, Bloco 606, Ed. Guatambu, apto 404 –A, Bairro Boa Vista II, Vila Velha- ES.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Solicitamos que faça o juramento e perguntamos: jura dizer a verdade, somente a verdade perante esta CPI?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Juro.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Dando continuidade aos nossos trabalhos passamos a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão para suas perguntas.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Roberto, obrigado pelo comparecimento a esta CPI, esperamos que o senhor possa contribuir com as investigações que estamos realizando.

Há quanto tempo o senhor é funcionário da Unimar?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Há quatro anos e oito meses.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor já trabalhou em algumas outras empresas?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Não, aqui no sistema não.

O SR. HELDER SALOMÃO - É a primeira empresa?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Sim.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor já teve alguma informação acerca de denúncias no sistema Transcol?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Algumas.

O SR. HELDER SALOMÃO - Quais, por exemplo?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Em primeiro lugar, de acordo com os tópicos que fiz para relatar aqui está a população, a população num todo reclama muito de horários após as 21h em dias úteis e finais de semana.

Principalmente aos domingos em se tratando da população dos bairros de Cariacica e Serra que fica de trinta e quarenta minutos à espera de um ônibus no ponto.

Tem um outro problema grave e sério, se um carro desse quebra no ponto final a população vai ser penalizada ainda mais por estar esperando esse carro que não vem.

Outra denúncia que gostaria de fazer aos senhores é em relação aos cobradores que hoje são lesados dentro das empresas.

O SR. HELDER SALOMÃO - De que maneira?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Após a implantação dos cofres nos carros visando assim diminuir a carga horária do cobrador, visando pagar menos ao cobrador eles implantaram os cofres e o cobrador hoje faz o depósito dentro dos cofres para não precisar ir à garagem prestar contas. O cobrador geralmente faz ... já aconteceu com o cobrador que trabalhava comigo ele, no caso, prestou conta, conferi junto com ele e no outro dia veio um vale para ele, faltando trinta ou quarenta reais. Essa quantia ele tem de pagar, porque senão ele vai ser penalizado, perde o dia, fazem pressão em cima dele e ele fica sujeito a demissão.

O SR. HELDER SALOMÃO - O dinheiro que o cobrador entrega à empresa, ele não é conferido no momento da entrega?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Não. É um arrecadador que arrecada dos cofres, estou falando pela empresa que trabalho, tem uma abertura, por exemplo dentro da garagem da UNIMAR, tem uma abertura onde ele joga o malote ali e o paradeiro daquele dinheiro para vir faltando. E isso aí não é um cobrar só não.

O SR . HELDER SALOMÃO – Já houve caso de sobrar dinheiro?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Nunca sobra. Com certeza só falta.

O SR. HELDER SALOMÃO - Isso é muito comum?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Hoje em dia é freqüente. A maioria das empresas andamos conversando com os profissionais - andam reclamando, e dentro do grupo UNIMAR acontece com freqüência. Um cobrador mesmo, semana passada, estava em Vitória, me procurou reclamando que não aquenta mais. Não temos aonde recorrer. Recorrer a quem?

Na época, há alguns meses, quem deveria estar olhando por esse lado, que era o sindicato da categoria, se fazia alguma reclamação, dava as costas. Chegava na garagem os patrões já estavam ciente que ele foi lá fazer uma reclamação nesse sentido.

O SR. GEOVANI SILVA - Quando foi tomada essa decisão, que pelo estou vendo, sempre falta o dinheiro, os funcionários forma ouvidos em relação a isso?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Eles implantaram o sistema, inclusive as informações que eu tenho começou pelo grupo UNIMAR, eles implantaram o sistema, justamente para evitar pagar aquele deslocamento do trocador para a garagem, evitar o ônus para a empresa. E, daí vem sumindo, faltando arrecadação. O cobrador não tem direito de fazer a sua defesa, ele tem de pagar, senão ele é penalizado com advertência, ele perde o dia... Sabemos de vários cobradores que tomaram balão; e têm de se virar. Alguns fazem empréstimos em entidades financeiras para poderem cobrir o rombo que a própria empresa está criando.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor tem conhecimento de alguma outra empresa onde o procedimento é diferente, ou seja, no momento da entrega do malote com o dinheiro arrecadado no ônibus pelo cobrador, há conferencia imediatas ou todas as empresas adotam o mesmo procedimento?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Pelo que vejo na Grande Vitória, e pelo conhecimento e informações que nos chegam, todas as empresas estão agindo desta forma, implantando cofre em seus carros para evitar esse ônus.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor fala sobre a questão dos horários, que em alguns municípios, em alguns momentos são insuficientes, ou seja, o usuário fica muito tempo esperando no ponto e quando ocorre a quebra de um veículo o problema se agrava mais ainda. O Senhor atribui isso a quê? Ao gerenciamento da Ceturb? Às empresas? O Senhor tem alguma avaliação sobre esse problema?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Referente ao horário, no caso quem coloca esses horários para a empresa é a CETURB.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor acha que as empresas têm cumprido os horários estabelecidos pela CETURB?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Acho que esses horários deveriam ser revistos, principalmente na hora do “pico”. Porque existem os horários que podemos classificar como “loucos’. Primeiro a lotação excessiva que anos atrás tiraram senão engano quatro carros de cada empresa de circulação, inclusive, na época gerou demissão, houve vários protestos, mas não tínhamos a quem recorrer.

Vou citar o exemplo de uma linha 519 que eu mesmo fazia, tinha de sair de Carapina para chegar no Ibes, virar a bandeira, ir para o terminal de Vila Velha, isso tudo em apenas quarenta e cinco minutos. Tinha de andar feito um louco, no limite, onde coloca o profissional o tempo todo trabalhando no seu limite, sob tensão. É o famoso “fio da navalha”. E se ele cometer um erro ali, tendo a determinação de cumprir o horário, e se cometer um erro ali, porque ele tem a determinação de cumprir o horário, não cumprir o horário ele é penalizado.

O SR. HELDER SALOMÃO – Qual é penalidade que sofre um motorista que não cumpre horário?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Segundo algumas empresas passam aos funcionários é que se você não consegue cumprir o horário, porque você, no caso, anda devagar comparando a horários de pico, linhas expressas, se você não cumpri o horário e tem como justificativa o trânsito, sendo uma coisa generalizada eles até aceitam, agora, se você não está cumprindo porque anda devagar, eles botam numa linha menos corrida. Mas, nesse esquema, hoje é muito difícil você ter uma linha que não seja corrida. E a penalização maior é a demissão se você não conseguiu se enquadrar ao sistema.

O SR. HELDER SALOMÃO – Há casos de demissão?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO- Já houve.

O SR. HELDER SALOMÃO – Na Unimar e em outras empresas?

O SR. ROBRTO SILVA ARGOLO- Em outras empresas também.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor é motorista?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Sou motorista.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sempre atuou como motorista?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Aqui no Estado, sempre.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor já foi penalizado alguma vez?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Como falei, não, não fui penalizado. Mas, infelizmente, a gente é obrigado a andar como loucos e muitas vezes vemos alguns infringindo regras de trânsito. Você tem de andar no “fio da navalha”, não tem jeito, nesses horários loucos.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor acha que isso pode colocar em risco a vida dos passageiros também?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Principalmente, porque andamos com carros com a lotação excessiva.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor trabalha em qual linha?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Atualmente estou afastado devido a uma cirurgia no joelho esquerdo.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor trabalhava em que linha?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - No sistema, eu trabalhei para a Unimar praticamente em todas as linhas.

O SR. HELDER SALOMÃO – Há um rodízio muito grande de motoristas, cobradores e trocadores nas linhas ou o motorista costuma ficar muito tempo em um só trajeto, numa só linha?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Às vezes. Depende da necessidade da empresa, às vezes tira você de uma linha e coloca em outra.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Geovani Silva.

O SR. GEOVANI SILVA – Pelo que o depoente está falando o negócio é meio difícil. Porque é aquela situação "a gente só fecha a porta quando é roubado". Será que vamos esperar acontecer o pior para tomarmos uma atitude?

Sr. Presidente, é grave trabalhar no limite num trânsito louco como o de Vitória. Temos de tomar providências para que não ocorra o pior. Não adianta depois que acontecer o pior tomarmos providências. E isso acontece no Brasil: primeiro se morre para depois ver quem matou. Isso não resolve o problema. É grave a situação e temos de tomar providências através da CPI do Transcol.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Informamos ao Sr. Deputado Geovani Silva que os nossos trabalhos estão na fase preliminar, valorizando o depoimento dos funcionários do Sistema Transcol e, posteriormente, com certeza, vamos ouvir os proprietários das empresas, o Setepes e a Ceturb para concluirmos o trabalho dando um resultado que venha favorecer aos usuários e servidores, com imparcialidade e respeito aos proprietários das empresas; com o Setepes, que representa a categoria; e com a Ceturb.

Sr. Roberto Silva Argolo, tem conhecimento que a empresa Unimar mudou de proprietário há pouco tempo?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Eu ouvi alguma coisa a esse respeito.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O Senhor tem conhecimento de quem são os proprietários?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - São três sócios.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Quais são os nomes?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Sr. Fernando Camargo, Sr. Fábio Cansado e Dona Maria Nice, se não me engano.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Antes deles o Senhor já trabalhava na empresa?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Não, já entrei no grupo Unimar.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O Senhor fez praticamente quase que uma acusação e gostaria de voltar a esse assunto quando o Senhor cita a questão da não conferência do dinheiro que os cobradores arrecadam num dia, que conferido no outro dia está sempre faltando dinheiro no valor arrecadado. Você acha que essa empresa seria capaz de tirar alguma quantia desse dinheiro para prejudicar o cobrador?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Talvez não seja a empresa, sejam as pessoas que trabalham na arrecadação que deveriam estar sendo checadas. Porque o que não pode acontecer é a situação que hoje está: o cobrador não tem direito à defesa. O que ocorre lá dentro, hoje eles condenam sem dar o direito de defesa.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Mas você não acha também que o próprio cobrador, antes de fazer a entrega do dinheiro, poderia também retirar dependendo da sua necessidade?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Olha, o Sistema Transcol hoje está, vamos dizer assim, tão viciado. Primeiro, que se sai de uma empresa hoje e não se tem como trabalhar em outra. É o famoso “fio da navalha” a que estou me referindo. E o cobrador, hoje, se não andar direito com certeza perderá o seu emprego. Não vejo por esse lado, Sr. Deputado.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O Senhor já está há quatro anos na Unimar?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Há quatro anos e oito meses.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – No horário de almoço, como é o comportamento da empresa com vocês? Poderia me citar essa situação?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Há anos a diretoria do nosso Sindicato assinou uma cláusula, um acordo coletivo referente à compensação de horas, que a meu ver é uma compensação de horas que está roubando, lesando o trabalhador. Porque a finalidade do banco de horas no qual foi criado não é para atuar dessa forma.

Estava vendo, na semana passada, o acordo coletivo que foi assinado na Viação São Geraldo. Pessoalmente, até parabenizei o gerente de recursos humanos da empresa, porque aquele acordo, sim, seria justo e não o que vemos.

Há cada mês, na virada do mês, o trabalhador é lesado em média 30h, porque essas horas desaparecem. Vou falar para V. Exas. a respeito do grupo em que trabalho. No final do espelho de ponto mensal, vem escrito saldo de horas para o mês seguinte, dia 30. Na virada do mês, no dia 1º, você teria que ter 7h20min mais transferência de saldo de horas para aquele mês em curso. Essas horas simplesmente desaparecem. No final do ano essas horas não são pagas em folgas. O trabalhador chega para questionar e o pessoal enrola, nunca tem a verdade dos fatos. Enrola, enrola, enrola... E é aquele negócio: o pessoal se sente... Geralmente passa a informação para um chefe de tráfego, alguma

coisa, o cara já chama na conversa e ele já deixa por isso mesmo. Acho que esse tipo de coisa tem que estar sendo mudada
urgentemente. A finalidade do banco de horas, das horas compensadas, na qual foi criada, não é essa que acontece hoje em cena.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Qual é o tempo que você tem para o seu almoço?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Eles costumam botar como horário de almoço, geralmente na convenção, estava olhando no acordo coletivo...

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Na prática, como que é?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Depende, porque é uma coisa que geralmente as empresas alegam que não ocorre no dia a dia. No caso, se tem quarenta minutos para o horário do almoço, mas se quebrar um carro da mesma linha e está no horário de almoço, eles chegam lá, solicitam e você tem que sair. Aí não se faz mais quarenta minutos.

Aquilo ali dificilmente nesse sistema de compensação de horas, você vai estar recebendo.

Vou falar sobre uma denúncia que gostaria de estar fazendo nesta Casa de Leis, que é referente às horas extras que são pagas fora dos contra cheques: o trabalhador, mais uma vez, está sendo lesado. Isso é prejudicial a ele no Fundo de Garantia, nas férias e, mais tarde, no final do tempo da vida útil trabalhista dele, a aposentadoria.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Você tem alguma preocupação que com esses depoimentos seus, dados hoje nesta CPI, possa sofrer alguma represália na empresa?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Não temo, porque sempre bati de frente com esse tipo de coisa, com justiça. As pessoas na empresa aprenderam a me conhecer. Sou funcionário da empresa e tenho três processos contra ela, porque o acidente que tive foi acidente de trabalho e até hoje não o qualificaram como sendo. Entrei na Justiça referente a isso.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Eles não classificaram como acidente de trabalho?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Não. Eles colocaram como...

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Você poderia descrever o seu acidente?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – A embreagem.

Uma outra coisa, que podemos chamar de denúncia: a Ceturb vai lá e faz uma fiscalização - estou falando por que, várias vezes, estava de plantão durante o dia, chega lá às 4h10min da manhã para fazerem a referida

fiscalização em vários carros da empresa. Se começarmos a sair hoje e a verificar, verão que estão com pneus traseiros carecas, pneus dianteiros em péssimas condições.

Um outro questionamento que faço referente a esses casos: Mafesa. De primeiro, naquela união tinha a propriedade do povo. Os Mafesas foram vendidos - pelo que chegou aos nossos ouvidos - sem uma licitação. Se é propriedade do povo não poderia ter sido vendida sem uma licitação, deveria ter tido um leilão. Não se sabe o destino desse dinheiro. E outra coisa: a legislação diz que há cada cinco, no máximo dez anos, seja renovada a frota. Os carros já estão aí com quinze anos. O Grupo Unimar, hoje, está pintando os carros, onde verifica-se que as cadeiras não têm mais regulagem, são tortas e há vários companheiros lá com problemas de coluna, com problemas de joelhos. Porque ninguém agüenta pisar numa embreagem daquela o dia todo. Em média, aqui, uma linha 503, você troca de embreagem aproximadamente mil e setecentas vezes no horário de pico.

É esse tipo de coisa que gostaria que esta Casa de Leis estivesse olhando com carinho .

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O que você espera, agora, com essa mudança que está ocorrendo no Sindicato?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Olha, acho que em primeiro lugar, a transparência da coisa. Porque hoje estou respondendo pela sub-sede de Cachoeiro de Itapemirim. Pode-se qualificar o que fizeram lá com os rodoviários, de atrocidades. Porque é aquele negócio: minimizou todos os direitos que a categoria vem conquistando ao longo de cinqüenta anos. Nesses últimos acordos coletivos eles colocaram tudo por terra. Podemos dizer que venderam a categoria, venderam a matéria humana em acordos fraudulentos, em acordos que lesaram o trabalhador. Ficará difícil, hoje, com toda luta e tudo, reconquistar essas perdas, que foram inúmeras. Para se ter uma idéia do que fizeram lá, há motoristas de empresas de ônibus que ganham quatrocentos e vinte e seis reais. São muito mal remunerados para puxarem uma carga tão valiosa que é a vida humana.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Que acordos são esses que você acha que lesaram os trabalhadores? Que lesão foi essa?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Financeira.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Você diz salarial?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Não só salarial, garantias trabalhistas. Uma das cláusulas que estávamos vendo ali é referente à aposentadoria. Em um acordo coletivo diz que nos últimos doze meses, antes de se aposentar, tem direito à estabilidade, não pode ser mandado embora. Mas tem uma ressalva: ele não pode ter uma advertência. O pessoal pode armar muito bem para cima do trabalhador. Você se omite e dizem: “Não vai assinar? Faz o seguinte: pega dois ou três testemunhas e assinem por ele”.

Na realidade, hoje, a categoria foi vendida. Acordos no Sul do Estado, onde lesaram trabalhadores em algumas centenas...

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Para finalizar, quando você diz que esses acordos sempre lesaram os trabalhadores, e acordos têm que existir entre pessoas. Você acha que esses acordos, onde os trabalhadores sempre saem perdendo, foram feitos pelo Setepes e pelo Sindicato?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO – Com certeza.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Como você acha que isso acontecia?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Essa negociata geralmente ocorre em lugares não sabidos, digamos assim, pela categoria. Reuniões a portas fechadas onde com certeza teve vantagens. Não é à toa que as pessoas que foram afastadas hoje têm o patrimônio que têm.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Você acha que os diretores do sindicato de sua categoria foram beneficiados para exatamente fazer com que os trabalhadores perdessem?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Enriquecimento ilícito, apropriação indébita. Na realidade hoje a gente pode botar também como formação de quadrilha. Vou dar um exemplo claro da coisa: tem diretor da diretoria que foi afastada, cobrador de ônibus, que tem um carro no valor de trinta e cinco mil.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Como é que é ?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Tem diretor da antiga diretoria que é cobrador de ônibus e tem um carro hoje que vale trinta e cinco mil. É baseado nesse patrimônio, pessoas que chegaram de subsedes do interior do Estado, mal vestidos e hoje esbanjam, passam final de semana na região serrana gastando dinheiro, carros importados.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Você acha que essa dita quadrilha, que você falou que foi formada, era chefiada pelo Alemão?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Com certeza.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Com certeza?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Com certeza.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Esse cobrador a que você fez referência, citando inclusive um veículo que ele adquiriu e o valor, você poderia citar o nome?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Manoel Meireles. Ele é do Conselho Fiscal e presidente do Rodocaixa, uma cooperativa de crédito dos trabalhadores rodoviários...

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Do Conselho Fiscal e...?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Presidente da Rodocaixa, Cooperativa de Crédito dos Trabalhadores Rodoviários. Seria muito bom não só ele como a própria cooperativa estar sendo investigada.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Que outros membros dessa cooperativa você conhece que estariam envolvidos nesses acordos?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Da cooperativa de crédito não posso falar, mas as pessoas do sindicato com certeza a cúpula.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Você poderia citar alguns nomes?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Tem o Jânio de Oliveira Sena, que era o vice-presidente, era quem respondia pela subsede em Cachoeiro de Itapemirim. Hoje a segunda maior arrecadação dentro do sindicato vem de lá.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Mais algum nome?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Teria que estar sendo ouvido também o tesoureiro, Sr. Jair, e o 1º Secretário, Sr. Geraldo.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Você gostaria de acrescentar alguns dados para contribuir com o trabalho desta CPI?

O SR. ROBERTO SILVA ARGOLO - Com certeza. Uma outra coisa que gostaria de estar relatando aqui é que há dois meses a Seturb enviou um comunicado às empresas dizendo o seguinte: “os motoristas que não pararem em todos os pontos de ônibus, a empresa será punida”.

O que ocorre hoje? Devido a lotação absurda que tem nos carros Transcol em horário de pico, muitas vezes nós, motoristas,... Você sabe, quando chega a uma lotação de segurança não tem como abrir. Se você abrir a porta e imprensar a perna de alguém, a responsabilidade é sua. E a Seturb hoje notifica as empresas. Está na faixa de vinte e sete a quarenta reais, dependendo da notificação, e a empresa hoje desconta do motorista.

Uma outra coisa que gostaria de estar relatando é referente aos terminais. A velocidade máxima é dez quilômetros horários. Passa ali e eles estão notificando. Chega notificação direto. As reclamações são inúmeras. E o que ocorre? Primeiro eles notificam pelo excesso de velocidade. Os fiscais da Seturb, o pessoal da fiscalização da Seturb não tem à mão um radar móvel. E outra coisa: a gente tira pela própria Polícia Militar ou Federal. O radar móvel, para aferir com segurança, tem que ter o certificado de aferição do Inmetro, senão isso pode ser questionado.

Hoje em dia eles multam por excesso de velocidade quarenta e dois reais. Notificam as empresas e as empresas automaticamente, no final do

mês, notificam o funcionário que tem que pagar aquilo ali. Para a Seturb hoje virou um excelente negócio notificar as empresas. E as empresas por sua vez não perdem nada.

Uma outra coisa também que é grave – isso é uma denúncia - é referente aos assaltos. Os ônibus hoje são assaltados, virou um excelente negócio porque segundo as empresas elas solicitam para que se deixe apenas vinte reais no cofre. É aquilo que costumo perguntar: chego lá com minha família de quatro pessoas, tiro uma nota de cinqüenta reais, o trocador vai falar que não tem troco. Ele vai ficar no prejuízo? Não. O que ocorre? Se o cobrador deixar acima daqueles vinte reais e ocorrer um assalto, a empresa o obriga a pagar.

Uma denúncia que chegou hoje pela manhã no sindicato, tomamos conhecimento, foi que o Chefe de Tráfego da Viação Unimar está orientando a pessoa no sentido de que se acontecer um assalto é para não tirar o carro da linha. Continuar com o carro na linha e no final do dia procurar a delegacia para fazer o boletim de ocorrência.

Mais uma vez o trabalhador está sendo lesado. E se ele não pagar o assalto e não fizer um acordo em no máximo quarenta e oito horas, será tirado de escala sob pena de ser mandado embora. Esse grupo que está aí hoje está escravizando o rodoviário, está ditando as regras dentro do sistema. Acho que muita coisa aqui dentro tem que ser revista, mudada.

Outra coisa também é o sistema de bilhetagem eletrônica. Não tomamos ciência se houve. Hoje em dia nos terminais eles mudaram. Eram aquelas fichinhas, entram os cartões magnéticos. A Ceturb em momento algum fez comunicado à população de que essas tarjas magnéticas, os cartões magnéticos a cada trinta dias podem ser reutilizados. Tem validade a cada trinta dias. A população não sabe disso. Hoje ela é penalizada em ter que adquirir aquele cartão. Muitos não sabem e jogam fora, rasgam. Eles alegaram que estava valor comercial. As fichinhas estavam se transformando em moeda. Esse tipo de coisa acho totalmente errado, absurdo. A população está sendo lesada.

Fizemos há um tempo uma denúncia ao Ministério Público, mas não deram muita ênfase, e se não me engano a denúncia foi arquivada.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – A palavra está franqueada aos Srs. Deputados. (Pausa)

Agradecemos ao Sr. Roberto pelas suas considerações finais. Em nome da CPI do Transcol os nossos agradecimentos.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Retomando os trabalhos da CPI do Transcol, não sei se poderíamos saudar ou dar os pêsames à comissão que assumiu o sindicato. Mas de qualquer forma tenho certeza que terão um imenso trabalho em defesa da categoria.

Peço a Deus que ilumine o trabalho de vocês até a eleição e que todos os trabalhadores do Sistema Transcol tenham a consciência iluminada e tranqüila na hora de escolher seu representante, para não acontecer exatamente o que aconteceu nos últimos anos de mandato, que a categoria vêm sendo sucateada, desrespeitada. Só Deus mesmo para iluminar o caminho de cada um de vocês.

Esse é o desejo de cada um dos membros desta CPI, desde já nos colocando à disposição nessa fase de transição e tão logo a nova diretoria assuma definitivamente os trabalhos dos representantes do Sindicato de Trabalhadores da Empresa Transcol.

Outra vez os convocamos aqui até para que tenham oportunidade de esclarecer para a sociedade capixaba o que encontraram nesse momento em que assumiram como junta interventora, por uma decisão judicial. Coloquem para nós com bastante clareza qual o trabalho que vêm desenvolvendo e os fatos novos que estão sendo encontrados no Sindicato.

Gostaríamos de colocá-los com bastante liberdade no depoimento. Começaremos com o Sr. Carlos Alberto Mazoni, que poderá dirigir os trabalhos dos companheiros, dando a fala a quem julgar oportuno.

Primeiramente gostaríamos que V.S.ª identificasse todos os membros desta junta, citando seus nomes e a função no Sindicato. E no seu caso que repetisse toda a sua identificação: nome, data de nascimento, estado civil, endereço, RG e CPF.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Bom-dia. O prazer é nosso estar aqui. Agradecemos e sabemos que temos uma missão árdua a cumprir. Temos a maior disposição em cumpri-la porque a categoria tem sofrido ao longo de alguns anos com pessoas que estiveram lá para dilapidar, para enriquecer às custas de uma categoria.

Meu nome é Carlos Alberto Mazoni, RG 8.883.013, São Paulo; CPF 763 943 368 – 15. Moro na Rua dos Pinheiros, n.º 23, Bairro Feu Rosa, Serra.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Solicito que cada um dos senhores, começando pelo lado esquerdo, faça a sua identificação.

O SR. JOSÉ DO NASCIMENTO FILHO – Meu nome é José do Nascimento Filho, nasci em 4/7/50, sou casado. RG nº 275.812; CPF 324632647/4; resido à Av. Carlos Lindemberg, 6.099, Bairro Cobilândia, Vila Velha – ES.

O SR. GENEROSO RODRIGUES CARVALHO – Meu nome é Generoso Rodrigues Carvalho, sou casado, RG 376.287-ES; CPF 480.570. 457-87; resido à Rua Carcará, 23, Serra Dourada III, Serra – ES.

O SR. JAIR POLLAK – Meu nome é Jair Pollak, é um prazer estar nesta Casa de Leis mais uma vez para esclarecer um pouco o que está acontecendo. Sou casado, RG 288.721-ES; CPF 195 324 237 – 53; resido à Rua Oiapoque, 02, Bairro Eldorado, Viana ES.

O SR. LUIZ ANTÔNIO MONTEIRO – Meu nome é Luiz Antônio Monteiro, nasci em 21/01/67, RG 1 245.078; CPF 002885407-19, sou casado, resido à Rua Antônio Nobre Filho, 16, Goiabeiras, Vitória – ES.

O SR. GILSON FERREIRA LÍRIO – Meu nome é Gilson Ferreira Lírio, nasci em 17/8/48, sou casado, resido à Rua Olívio Rodrigues Passos, Quadra S, 09, bairro Jabour, Goiabeiras, Vitória – ES; RG 150.143; CPF 416 301 497 – 72.

O SR. LUIZ CARLOS PRESTES SILVA – Meu nome é Luiz Carlos Prestes Silva, sou casado, pai de uma filha. RG 2096747, CPF 364 818 317 – 68; resido à Rua Hermínio Blackman, 304, bairro Bonfim, Vitória ES.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Dando início aos nossos trabalhos, gostaríamos que o Sr. Carlos Alberto Mazoni fizesse uma exposição desde o período da decisão judicial até o presente momento.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Desde que assumimos no dia 5 de agosto passado, nós da junta temos encontrado no sindicato rastros de dilapidação, desvio de verbas e favorecimento próprio da antiga diretoria. Temos feito uma equipe de levantamento das irregularidades e estamos passando para o Tribunal de Justiça para mostrarmos que anteriormente já falamos da dilapidação e não estávamos mentindo. Agora estamos comprovando com provas mais contundentes. São inúmeras as irregularidades e não sei ao certo se deveríamos abri-las para V.Exas. porque muitas delas são investigações sigilosas para chegarem ao término de uma formação de um inquérito a respeito. Se passarmos tudo para V.Exas. podemos comprometer o trabalho da Polícia Federal e da Polícia Civil. Mas com certeza a dilapidação é enorme, o desvio de verbas é enorme.

Uma das coisas que cito como exemplo, o sindicato todos os diretores, salvo algumas exceções e os dissidentes que estão com a gente, tinham seiscentos reais de aluguel de seus carros que não trabalhavam para o sindicato. Hoje trouxemos o Luisinho, que é um funcionário, uma pessoa que

faz um trabalho solidário para o sindicato, transporta madrugada adentro só para fazer hemodiálise. Os motoristas mais antigos trabalhavam naqueles ônibus com banco plástico e no dia-a-dia com o calor exercido nos rins, acabava consumindo os rins e a hemodiálise hoje se faz necessária quase que diariamente. E o carro que ele tem para fazer isso é um carro com documentação irregular, inclusive está apreendido e estamos regularizando. Um carro que não tem condições de estar rodando, situação precária de freio, amortecedor e tudo o mais. Mas na pontinha faz esse trabalho.

Antes o sindicato tinha vinte e dois veículos. Não sabemos para onde foram esses carros. Estamos levantando pouco a pouco. Sabemos que alguns até já viraram sucata. Pegamos um carro que estava há um ano parado com o motor fundido, uma ambulância, compramos um motor e estamos colocando-a para rodar, se Deus quiser, a partir da semana que vem, para atender ao rodoviário.

Uma outra ambulância também, todos eles com documentação atrasada, irregular, estamos atualizando da Caravan, que estava em Aracruz, para mandá-la para Cachoeiro, porque eles não têm carro para atender à categoria.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor falou sobre aluguel de veículos e sumiço de alguns carros. É isso? Explica-nos isso melhor, por favor.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Exato. Sabemos que da época de João Nato para cá o sindicato tinha vinte e dois carros. Tinha caminhão, mais ambulâncias, carros à disposição da diretoria para fazerem os serviços junto à categoria. Esses veículos simplesmente sumiram. Temos conhecimento de que uma das Towners, que era uma ambulância, virou sucata. Estamos checando para ver se é verdade. Um foi roubado. Sumiu. O caminhãozinho que está em nome do sindicato, parece que está em Venda Nova do Imigrante. Foi vendido sem o consentimento da categoria. Sabemos que essas vendas teriam que ser passadas para a categoria, pois os verdadeiros donos desses veículos são os associados e nenhum associado hoje tem esse conhecimento. Isso era feito sem o conhecimento prévio. Eles corriam livros com assinaturas e a categoria, infelizmente, muito mal-informada, assinava esses livros e colocavam na pauta o que queriam, inclusive nos acordos salariais.

Esse caminhãozinho, um F-4000, está numa fazenda em Venda Nova. Estamos vendo se fazemos uma diligência para ver a situação, em qual situação foi vendido, por que não foi transferido, qual autorização que teve para ser feita a venda, quem assinou essa venda.

Também tem a parte do plano de saúde, que está muito estranha. É muita cesta básica para a diretoria. Essas cestas básicas hoje a gente converteu em dinheiro para pagar um pessoal para fazer o atendimento. Já tem uma pessoa que está escalonando, está entrando em contato com o pessoal de plano médico para oferecer para a categoria uma coisa básica, cirurgia, consulta, um atendimento melhor, coisa que hoje infelizmente não tem a contento. E dinheiro da cesta básica transformamos em verba para entrar no sindicato e colocarmos em dia... os funcionário não recebem o décimo terceiro há muitos anos . Inclusive o Luizinho aqui, que é funcionário, recebe o salário atrasado, fora o décimo terceiro dos funcionários que era pago atrasado. Ele estava com o salário irregular, pois ele é motorista e o sindicato deveria dar exemplo e

pagar o seu próprio funcionário em dia, pagava o salário atrasado. Acertamos essa condição para ele. Muito embora, precariamente, porque ele mesmo sabe, tem conhecimento, está difícil entrar dinheiro naquele sindicato.

Os diretores que estavam nas bases de Guarapari, Aracruz e Colatina já sabendo que tínhamos tomado posse com a junta interventora ou junta diretiva, ainda continuaram a cobrança nas empresas apropriando-se de dinheiro que seria tirado do sindicato com fins de pagamentos de suas contas. E estamos entrando em algumas delegacias com a propensão indébita por parte deles. E os demais estamos encaminhando para a Polícia Federal e para o Tribunal de Justiça.

Fizemos algum escalonamento, colocamos o Sr. Luiz Monteiro, Sr. Edson, companheiro que não veio hoje, para checar justamente essa parte de levantamentos. Notamos que nesse sindicato tem inúmeros processos fraudulentos. O que nos consta é que o advogado do próprio sindicato põe o sindicato na justiça, e a justiça retorna para que esse advogado dê ciência do processo, ele não responde e corre a revelia e ele ganha a causa. Isso com respeito ao Sr. Francisco, advogado do sindicato; o Eloi que acreditamos ser até o mentor do bando que estava instalado naquele sindicato e Dr. Robson também. Ele entrou com uma ação de trezentos e quarenta e cinco mil, uma ação que correu a revelia, sem que o sindicato respondesse.

Temos informação, inclusive, de tanto processo que entrava no sindicato e não era respondido, porque tem um retorno, não sei bem explicar essa parte, tem um retorno de que quando é pago tem um por fora que volta na mão do advogado. Eles tinham uma comissão sobre isso, vou informar-me mais a respeito para estar passando mais certo para os senhores.

Muita gente que não tem nada a ver com o sindicato estava acionando o sindicato por qualquer motivo e ganhando causa. Temos duas contas paralisadas na Caixa Econômica, agência de Jucutuquara, uma continha lá já estabilizada porque acreditamos até que já se tenha pago muita coisa e esse dinheiro está sobrando, quando devia estar sendo aplicado para a categoria. Estamos colocando ambulância, prestando um serviço mais a contento, um serviço social mais amplo, cesta básica para pessoas que necessitam quando se afastam. Por enquanto é só.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Algum outro integrante da junta quer fazer o uso da palavra?

Concedo a palavra ao Sr. Luiz Carlos Prestes Silva.

O SR. LUIZ CARLOS PRESTES SILVA – Rua Ermínio Blakman nº 304, Bairro Bom Fim, Vitória-ES.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Sua função?

O SR. LUIZ CARLOS PRESTES SILVA – Sou motorista de ambulância.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) Contratado pelo sindicato?

O SR. LUIZ CARLOS PRESTES SILVA – Pelo sindicato. O que observo é que na gestão passada a ambulância ficou quebrada, com defeito um ano e

oito meses. Mazoni com a diretiva assumiu dia cinco e dia nove já recebi meu pagamento, não faltei nem um dia. E há quinze dias ele já mandou consertar a ambulância, certamente, se Deus quiser, daqui mais uns quinze dias, ela já estará operando, carregando o pessoal que faz hemodiálise, fisioterapia, e certamente uns dois que irão começar quimioterapia. Então, o que tenho a dizer é que com a chegada dele o serviço já melhorou e a esperança também. Se Deus quiser vamos vencer.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Mais alguém vai fazer uso da palavra?

Concedo a palavra ao Sr. Carlos Alberto Mazoni.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Tinham inúmeras pessoas contratadas - e passou meio em branco agora - que trabalhavam até no sítio do Alemão que ele comprou às custas da categoria e que recebiam como se fossem funcionários do sindicato. Suspendemos todos esses pagamentos . Inclusive o Luizinho sabe que tem uma pessoa que foi contratada como motorista, mas que trabalhava como motorista do Alemão, não comparecia, fazia parte do quadro de funcionários fantasma que mandamos notificar por abandono de emprego, um pessoal comprometido com a diretoria e que não deram as caras no sindicato. Eles têm rondado lá em Cachoeiro, por exemplo, o Jane que é o vice- presidente tem passado inúmeras vezes no sindicato e gostaríamos até que essa Assembléia Legislativa, notificasse, por favor, a Polícia Militar de Cachoeiro porque desse pessoal a gente pode esperar tudo e ele dorme no sindicato a semana toda, sem segurança nenhuma. Por isso, pedimos uma atenção especial para que se possa evitar alguma coisa.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Passaremos à fase das perguntas.

Com a palavra o Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO - Agradecemos a presença da junta diretiva que veio aqui prestar esclarecimentos. Embora Sr. Mazoni, o senhor tenha dito que não poderia falar a cerca de todas as denúncias porque algumas estão sendo investigadas sigilosamente, mas gostaria que, se for possível, que o senhor fosse mais explícito em relação ao desvio de verbas que disse que há no sindicato.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Uma coisa eu posso falar que é a respeito da federação interestadual que é localizada no Rio de Janeiro. O dinheiro arrecadado do trabalhador vai para lá. Sabemos que fica uma partezinha de comissão e volta para fica as mãos deles sem que o governo receba sua parte.

Ontem ou anteontem entramos em contato com a Federação e eles alegaram que: “não a gente sabe que esse pagamento é incerto, já notificamos as empresas para que não fizessem esse depósito, é uma quantia mínima” mas falei: não o nosso pessoal que está ligando disse que é uma quantia bem grande. “Ele falou, não queria me envolver, me complicar mas a gente sabe que há um conluio.” Não tem a menor dúvida. Isso volta para a mão do pessoal, não passa para o governo, a grande parte que deveria ser o imposto

sindical porque o repasse para o sindicato e a federação seria uma coisa irrisória, a maior parte ficaria com o Fisco, mas isso não acontece . Foi por isso que o Alemão foi indiciado pela Polícia Federal por desvio.

Uma outra coisa é o caixa dois. Muita gente tem registro de que paga funcionário e o funcionário não é do sindicato mas recebe pelo mesmo. Essa é uma outra forma de desvio.

Gostaria que o Luiz Monteiro falasse porque ele está nessa parte investigativa com outros colegas e está bem mais inteirado a esse respeito. O que estamos tentando é tirar o sindicato do vermelho, o que vai ser muito difícil.

O SR. LUIZ ANTÔNIO MONTEIRO - Foi no ano 2001 que surgiu uma suspeita desse desvio de contribuição sindical que chegava em torno de aproximadamente um milhão e quatrocentos mil reais para uma entidade do Rio de Janeiro, a Federação Interestadual. Hoje a Federação está localizada só em nosso Estado. Foram formados mais quatro sindicatos e desses quatro formados deu origem à Federação Patronal, o que no "pau" são os quatro sindicatos que só servem como fantasia. Não existem esses quatro sindicatos que eles disseram que foram formados em novembro do ano passado. Existe o sindicato Transcares e o Setpes. Líquidos e Inflamáveis, Fretamento, Fretamento Norte e Fretamento Sul isso sinceramente não existe.

Entrei em contato com a Federação, tentando localizar o presidente do Fretamento, quando me disseram que era na garagem da VIX Locadora. Fui lá tentar localizar, mas lá não tem sindicato nenhum. É um sindicato fantasma. É mais o meio assim de conduzir as coisas para o lugar errado.

A partir da formação dessa federação patronal é que tomaram ciência que tinha que fazer a federação também profissional, aonde que o Alemão conseguiu por meio obscuro modificar o estatuto, conseguiu fazer o desmembramento do sindicato em seis sindicatos para que conseguisse formar a federação e ele mesmo ser o presidente da federação e ter controle do plano de seguro, do plano de saúde e tudo. Isso aí é documento que temos lá, porque quando tomamos posse eles não acreditavam que fôssemos tomar essa posse e não deram tempo de recolher esses documentos. Esse documento que está conosco é assinado por eles. Acredito que possa ser uma jogada entre o profissional e o patronal.

Há mais coisas também sobre a convenção coletiva de fretamento, onde fala que todos os carros agregados no fretamento, deve ser a cláusula 24, a empresa é obrigada a depositar nos cofres do sindicato trinta reais de cada carro agregado ao fretamento para o sindicato. Isso é mensal. É um acordo que fazem por debaixo do pano e não levam ao conhecimento da categoria e aprovam. Se alguém quiser relatar mais alguns fatos....

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Esse aqui é do sindicato de Cachoeiro de Itapemirim. O Roberto, que é o nosso diretor avançado lá, descobriu Jânio Oliveira Sena como motorista da Viação Flecha Branca. O Jânio Oliveira Sena é o vice-presidente da diretoria anterior, que é registrado na Viação Grande Vitória. Agora, é estranho o fato de ter dois registros em duas empresas. A gente sabe que ele é original da Grande Vitória. Isso é mais um calaboca.

Temos esses documentos que passaremos para os Srs. Deputados. A gente tem documento do sindicato que ele é registrado na Viação Grande Vitória e a própria empresa pode confirmar isso.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Solicitamos que a Secretaria da CPI receba o referido documento, retire cópias e distribua aos Deputados desta CPI.

O SR. HERLDER SALOMÃO – Gostaria de aproveitar para solicitar a vocês que fizessem uma análise de alguns documentos que julguem importantes e que possam ser encaminhados a esta CPI, já que, segundo os Senhores, há provas de diversas irregularidades.

Sabemos que a Justiça já recebeu a denúncia, mas gostaríamos de solicitar também que os documentos sejam apresentados a esta CPI, analisados, para contribuir nas nossas investigações.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O Sr. Deputado Helder Salomão foi muito feliz em sua colocação. Solicitamos o envio de todos os documentos que os Senhores têm encaminhado ao Ministério Público e à Policia Federal, os que os Senhores já enviaram e os que porventura enviarão. Sabedor das dificuldades que estão tendo com a parte financeira, colocamos a Secretaria desta CPI à disposição para que os documentos sejam xerocados na própria Assembléia Legislativa.

Caso o Sr. Carlos Alberto Mazoni apresente esses documentos, solicitamos que sejam providenciadas cópias xerox e sejam distribuídas aos Srs. Deputados membros desta CPI.

Solicitamos a compreensão dos Srs. depoentes, da Junta, para que aguardem alguns instantes, pois precisamos fazer algumas deliberações neste momento, pois o Sr. Deputado Geovani Silva precisa se ausentar em virtude de outro compromisso.

Colocamos como proposta a convocação dos Srs. Manoel Meirelles, presidente da Rodocaixa; Jânio Vieira da Silva, vice-presidente do sindicato; Jair Pinto Lima, tesoureiro, e Geraldo Oliveira Mendes, 1º. Secretário, para deporem nesta CPI na próxima reunião.

Em votação as convocações acima relacionadas.

Como votam os Sr. Deputados?

O SR. GEOVANI SILVA – Com a proposta.

O SR. HELDER SALOMÃO – Com a proposta.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Também acompanho a proposta.

Fica aprovada a proposta de convocação dos Srs. Manoel Meirelles, Jânio Vieira da Silva, Jair Pinto Lima e Geraldo Oliveira Mendes para a próxima reunião, dia 10 de setembro de 2003.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Geovani Silva.

O SR. GEOVANI SILVA – Agradecemos o comparecimento dos Senhores que estão fazendo um trabalho meio pesado, mas podem ter certeza

que serão vencedores nisso. Colocamo-nos à disposição e a Assembléia Legislativa com o objetivo de fazer o melhor pelos trabalhadores. Temos que trabalhar com esse objetivo.

Todas essa denúncias que estão sendo feitas, temos certeza que a Justiça será feita. Como o próprio motorista falou: a felicidade de estar trabalhando. É essa felicidade que queremos ver em todos os funcionários. Agradecemos ao Sr. Presidente e ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Outra deliberação: o trabalho desta CPI é de noventa dias e se finda no dia 30 de setembro. Estamos solicitando a prorrogação do prazo por mais noventa dias, dado todos esses dados que temos levantado.

Em votação a prorrogação dos trabalhos desta CPI, a partir do dia 30/09, por mais noventa dias.

Como votam os Sr. Deputados?

O SR. GEOVANI SILVA – Somos favoráveis.

O SR. HELDER SALOMÃO – Somos favoráveis.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Também somos favoráveis. Portanto, fica aprovada a prorrogação da CPI por mais noventa dias de 30 de setembro os trabalhos desta CPI.

Os nossos agradecimentos ao Sr. Deputado Geovani Silva.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – (Sem revisão do orador) – Sr. Presidente e demais membros, gostaríamos também que vocês pudessem falar sobre esse período que estão à frente do sindicato, são quantos dias?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Depois de amanhã, um mês.

O SR. HELDER SALOMÃO – Nesse período vocês tiveram algum contato, alguma reunião com a Ceturb, com o Setpes, com as empresas?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Somos vitoriosos, porque acabamos de ganhar há dois dias praticamente uma renegociação salarial da categoria de coletivos da Grande Vitória?

O SR. HELDER SALOMÃO – Essa negociação foi feita com quem?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Foi feita com o “Alemão”. Provamos na Justiça. Temos que agradecer, inclusive, ao Ministério Público do Trabalho, à Delegacia Regional do Trabalho, nas pessoas dos Drs. Tarcísio e Leopoldo. Provamos que ela foi enganosa. Foi uma assembléia, onde a categoria foi ludibriada pelo ex-presidente que colocou o que queria. Ou seja, não representou a vontade do trabalhador.

Lembramos a V. Exas. também, que começamos a falar em sindicato, porque a peça fundamental do sistema Transcol é justamente o rodoviário, que

trabalha hoje com todos esses problemas: salário, sindicato que não atende, cabisbaixo, sem moral.

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas essa conquista que tiveram, há dois dias, foi na Justiça?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Exato.

O SR. HELDER SALOMÃO – Vocês tiveram alguma reunião com representantes da Ceturb?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Não. Vamos fazer uma assembléia com a categoria, vamos ver as reivindicações de salário da categoria. O pessoal do Setpes quando soube da notícia já disse que a passagem tem que ir para vinte e um por cento, que a situação está brava para eles, mas para o rodoviário está bem mais.

O SR. HELDER SALOMÃO – Foram procurados por alguém do Setpes?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Até o presente instante não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Como é que viram esse anúncio do Setpes de possibilidade de aumento da passagem?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Já é uma defesa prévia do que vamos pedir. Pediremos o que temos direito, o que sabemos que tecnicamente é possível eles pagarem, sem abrirem mão do lucro deles. É claro. São patrões e têm que ganhar, mas vamos saber dividir a coisa, que hoje é muito mal dividida ao nosso ver.

O que pedimos para a categoria são três coisas simples e básicas: queremos que ela tenha o respeito do patrão, tenha um salário digno e tenha condições de trabalho. Nada além disso, a categoria trabalhará feliz e o sistema funcionará a contento.

O SR. HELDER SALOMÃO – Os senhores acham que com essa nova realidade do sindicato... Antes de fazer a pergunta: qual é a previsão de nova eleição?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Assim que fizermos esse acerto coletivo, vamos estar chamando para as eleições. Teremos provavelmente que nos afastar da Junta, para que o processo seja mais democrático. Pretendemos continuar no sindicato, como eleitos, pela categoria. Para tanto nos afastaremos dessa Junta, provavelmente colocando suplentes e vamos participar do pleito o quanto antes possível, porque queremos estar realmente com os pés no chão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Acham que neste ano, ainda, tem eleição?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Com certeza.

O SR. HELDER SALOMÃO – Vocês acham que com essa nova realidade haverá mais vantagens para os trabalhadores do sistema Transcol?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Vejo que todo mundo será beneficiado. Temos como meta futura uma bolsa de empregos no sindicato, onde estaremos dando cursos, em convênios com o Senai, que serão feitos ainda. Faremos cursos de reciclagem, de atendimento ao usuário. Colocaremos esse pessoal pronto e hábil para trabalhar. Pretendemos fornecer futuramente para as empresas a mão-de-obra saída do sindicato.
Pretendemos, também, organizar os salários no Estado, porque por exemplo no Município de Cachoeiro de Itapemirim o motorista ganha praticamente a metade do que ganha um motorista da Grande Vitória, que por sinal já tem um salário para lá de defasado. Então tem umas coisas que precisam acertar e queremos fazer isso a nível estadual. Todo estado tem uma passagem compatível com a daqui de Vitória, pelo quilômetro rodado e por essa coisa toda e eles podem pagar um salário melhor para a categoria.

A gente acredita que esse trabalho vai dar certo, porque a categoria está abraçando, estão comparecendo em peso ao Sindicato, estão ficando felizes e estão caminhando juntos, porque o Sindicato, sem o apoio da categoria não é nada. E estamos passando isso para a categoria para que ela tenha essa responsabilidade e ande lado a lado conosco, supervisionado. A gente quer mostrar transparência de tudo o que acontece naquela casa.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Sr. Carlos Alberto Mazoni, o Sr. tem alguma preocupação que em algum momento dessa intervenção pelo período de seis meses, possa essa decisão judicial cair a qualquer momento?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Será muito frustrante porque a gente já está provando que o “cara” que está lá é bandido. Mais provas, impossível. Agora, se a Justiça colocar de novo ele como Presidente do Sindicato...a gente já soube em princípio, pela própria categoria que se o Alemão retornasse para o Sindicato, a categoria iria por fogo no prédio. O “cara” não é muito querido na área.

E passamos para a categoria que a Justiça é lenta, mas está fazendo a coisa certa. Tem mais é que estar dando os parabéns para o desembargador, para a juíza que estão vendo que a classe está sofrendo com isso. Está sendo enormemente prejudicada. Eu não acredito que eles voltem nunca mais para lá, não.

Todo empenho que está sendo feito para que eles retornem, mas não acredito que isso ocorra.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - O Sr. acha que existe alguma movimentação de políticos para interferir na área judicial, visando ao retorno do Alemão ou de diretores anteriores?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Soubemos sim. Tem apoio político e o apoio dos empresários pressionando.

O SR. PRESIDENTE _ (LUIZ CARLOS MOREIRA) - O Sr. poderia citar isso? Acho até que isso é importante porque estamos com transmissão pela TV Assembléia Legislativa e esse depoimento é registrado no nosso serviço de taquigrafia. É uma maneira que temos de proteger esse trabalho que os senhores vêm fazendo.

O que o Sr. acha que está acontecendo com relação a essa questão de interferência política, até tentando adentrar na área judicial para fazer uma movimentação diferente desse trabalho que os senhores vêm executando?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Perfeito, Sr. Deputado. Muito nos surpreende a participação desse político em favorecimento do Alemão, porque sou fã ardoroso do partido desse político. E a categoria também sempre o apoiou e andou lado a lado. Estranhamos o fato dele estar na festa do Alemão, de estar correndo ao TJ pressionando alguma coisa favorável ao Alemão: é o João Carlos Coser.

Falei com o assessor Martim, que se comunicasse com o Sr. Deputado Claudio Vereza, para perguntar o que está havendo, porque a categoria não acredita. E a informação que temos é fiel. Inclusive, tenho fotos dele ao lado do Alemão e do vice-Governador apoiando o Alemão.

A minha categoria tem o seguinte raciocínio: “diga-me com quem andas...” E isso pegou muito mal. Eu salvo, passo para a categoria que não é o Partido. O Partido sempre nos ajudou. É o político que está fazendo política. No nosso modo de entender, errado. Mas está fazendo a política que ele faz e não agradou a categoria.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Quando o Sr. cita o Eloir como mentor desse grupo, queria que o senhor me dissesse quem é o Eloir, qual a profissão dele e como é que ele chegou a essa função de mentor do grupo.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Eloir, digamos assim, realmente é o mentor do Alemão, porque o Alemão é ladrão e burro. As ações que o Alemão tem feito lá no Sindicato tem enorme astúcia. E o Eloir ,, infelizmente, usa de maneiras erradas, mas usa de toda sabedoria que tem do curso de Direito, inclusive queria estar falando isso para o Agesandro, não só ele mas como outros advogados que entraram com ações fraudulentas no sindicato. Eles não mereciam estar advogando não. Vou trazer essas provas para o Senhor de ações que ele moveu contra o sindicato. Trabalhou no sindicato recebendo e pegando o retorno do que tem, não sei explicar qual o nome desse retorno, que vai para ele também.

São atitudes muito inteligentes. A pessoa mais apegada ao Francisco Forrech é o Eloir, que não sai do lado dele. Eu queria ver com o companheiro Luiz que acompanha direto, foi ex-diretor dessa diretoria passada e ele sabe do envolvimento do Eloir também, o conluio ali é muito grande.

É estranho dizer isso, o Senhor vê que até sessões de umbanda naquele sindicato tinha, onde o Eloir, o Alemão, a esposa do Alemão sentavam brasa lá com vela, com cachaça. Mas Deus é maior do que tudo isso. Não adiantou apelação nenhuma.

Mas as provas que vou trazer para V. Exa., Sr. Deputado Helder Salomão e os demais, vocês vão chegar ao mesmo pensamento nosso, de que ele realmente é o mentor do Alemão.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Mazoni, depois que você com seus companheiros da Junta assumiram o sindicato, a partir daí como está esse relacionamento com o SETPES?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Com o SETPES diretamente, não conversamos, mas os empresários e os chefes de tráfego têm nos procurado e se colocado à disposição para uma conversa. Alguns problemas que temos tido na conversa, a gente tem resolvido.

Acreditamos que há possibilidade de ter um relacionamento harmonioso da empresa com o funcionário. E colocamos a nossa posição. Estamos aqui para conversar, ninguém está aqui com dois tijolos nas mãos, em princípio a gente vai conversar e se na conversa não resolver, vamos recorrer o quanto a gente tiver direito na Justiça, com a fiscalização.

Ou até mesmo uma paralisação. Mas isso é o último estágio da coisa. Acredito que na conversa a gente tem se acertado bem, tem favorecido a categoria. A categoria está assimilando nosso projeto de trabalho e temos nos dado bem com o empresário.

Mas com o SETPES, o Sr. Guerino, o Chieppe, não tive nenhum contato ainda e provavelmente eles vão ter que responder a respeito dessa nova convenção.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Qual a avaliação que você faz Mazoni desse último acordo coletivo ocorrido entre o sindicato e o SETPES?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Esse acordo foi fraudulento.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Fraudulento?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Fraudulento porque a categoria foi lesada. Já disse anteriormente, o Clube Arci era um clube que não comportava toda a categoria que ali estava e o Alemão levantou a mão e perguntou quem era a favor do aumento de oito? Tínhamos lá alguns rodoviários com o chefe do tráfico do lado, principalmente o tal do Marcão da Viação Paratodos. Havia tido uma reunião prévia, e ele falou que quem não levantasse a mão estava na rua.

O pessoal, difícil para arrumar emprego se indispôs contra os demais, levantando a mão e aprovando os oito. Isso uma média de uns quinze por cento contra oitenta e cinco que não queriam esses oito por cento.

Como o Alemão viu que ia perder, ele falou rapidamente: “quem é a favor do aumento que fique em pé”. E ninguém podia se jogar no chão e ele disse: “está aprovado”, fechou, virou as costas e foi embora. E repetiu o mesmo fato à tarde. Fez a categoria de trouxa. Entrou no carrinho e saiu fora. Isso foi completamente... a categoria ficou raivosa, tivemos problemas para controlar o pessoal lá fora, foi difícil, somos pela paz, ninguém está aqui para

sair brigando. Mas foi difícil controlar a categoria porque a revolta era muito grande. Ninguém gosta de ser feito de palhaço como foi.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Mazoni, quando você diz que esse acordo coletivo foi fraudulento, para ele ser fraudulento obviamente que existiu um acordo entre o sindicato e o SETPES, com o objetivo de que se houve realmente essa fraude, de beneficiar os diretores do sindicato e também os proprietários das empresas do Sistema Transcol.

É dessa maneira que V. Sª avalia?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – O que sentimos é o seguinte, vamos supor, não temos provas, vamos falar o que sentimos, estamos aqui de coração aberto. O que se sabe, mesmo que sem provas, é uma coisa que para nós parece óbvia, é que o sindicato, a patronal diz: podemos dar vinte por cento – é uma suposição – ele vai lá e consegue oito por cento, sobram doze por cento que não foram pagos. Esses doze por cento, deve existir uma comissão ou algo parecido, porque ele monta no dinheiro depois de uma negociação dessa. É impossível que com o contracheque que tenho em mãos, depois vamos repassá-los para os Senhores, que ele pague um plano da Unimed no valor de quinhentos e vinte e seis reais por mês, que tenha um apartamento em Vila Velha, uma fazenda em Jaguaré, um enorme sítio com requintes de luxo ao extremo em Santa Cruz, Fundão, que esteja fazendo uma construção, que tenha dado um Audi A3, tinha dado um Fiat, isto é informações de rodoviários, chegou um Audi A3 para sua filha, que faz faculdade na UVV, dois cursos, mais de mil reais por mês.

De onde vem todo esse dinheiro? Gostaria de saber desta mágica para podermos fazer dinheiro e levantar aquele sindicato, mas a mágica não sai...

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Outra pergunta que gostaria de fazer, foi citado por um membro de sua diretoria: por quê V. Sª acha que o Alemão queria ficar com o controle do plano de saúde e do seguro?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Ele devia ter uma enorme participação nisso, acreditamos em um conluio com o pessoal da corretora. A corretora, inclusive pagava a conta de celular que eram mais de quinhentos reais por mês. Estranhamos uma premiação dessa, já que ele paga uma comissão; dava cesta básica. Esse dinheiro deveria estar sendo revertido em prol da categoria e não em favor dos diretores que lá estão.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Queria lhe fazer uma pergunta até extensiva aos seus companheiros.

Na instalação desta CPI, proposta por Deputados desta Casa, existe uma cultura no nosso País que toda CPI termina em pizza, Na verdade, não queremos sair destes trabalhos com esse diagnóstico, queremos agir com imparcialidade, queremos ajudar a categoria a avançar. Aqui temos dois objetivos: o primeiro grande objetivo é beneficiar os usuários do Sistema Transcol, e o segundo é preservar os direitos dos trabalhadores.

Temos conversado muito com os Deputados membros desta Comissão, inclusive já existe um estudo solicitado por mim no sentido de que apresentemos um Projeto de Lei nesta Casa, onde toda vez que for aumentar a

tarifa, teria que ser aprovado também pelo Poder Legislativo, até porque em todos os depoimentos que escutamos aqui, quando escutamos os trabalhadores, eles sempre têm o mesmo tipo de denúncia, que consta na planilha uma série de coisa que eles não recebem.

V. Sª acha que uma iniciativa dos membros desta CPI no sentido de fazer passar por esta Casa de Leis o aumento das tarifas de ônibus, seria uma medida que poderia estar em todos os momentos preservando os direitos dos usuários e dos trabalhadores?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Com certeza Sr. Deputado, seria muito saudável uma medida desta.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – V. Sª acha que a categoria seria favorável a isto?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI - Com certeza.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Então gostaríamos de solicitar neste momento, em nome de todos os Deputados, que além desta Lei que queremos terminar os trabalhos, propondo aqui nesta Casa de Leis, com certeza poderemos estar propondo outras Leis também e que seja de interesse da categoria dos trabalhadores e dos usuários.

Qualquer sugestão que os Senhores membros do Sindicato tiverem vamos aceitar, vamos estudar juntos, vamos discutir com a categoria e trazer para o Plenário desta Casa para fazer ser lei.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Com certeza.

Gostaria de me desculpar com o Sr. Deputado Helder Salomão, porque o nosso problema da categoria não é com o Partido, somos aliados ao PT. A especificação é contra a pessoa e não com o Partido. Temos grandes amigos no Partido dos Trabalhadores.

Fica então a sugestão: temos um veto que poderia ser transformado em lei por esta Casa, sobre a bilhetagem eletrônica, já que de seis em seis meses eles falam que vai implantar a bilhetagem, mas não conseguem derrubar o veto que conseguimos com Meritíssima Magda Lugon. E essa catraca, muito embora digam que não vá causar desemprego, vai sim, porque temos provas disso. Não funciona, é um sistema caro, vai onerar o usuário. Porque é um sistema em que a manutenção é cara. Um leitor ótico não é barato; e o cara para dar informação para o usuário, mesmo que algum receba, futuramente vão vender em qualquer farmácia esse passe eletrônico e o cobrador acabará sendo dispensado. Óbvio que no início ainda vai continuar no posto dele, mas, até quando, ninguém sabe. Então, uma lei no sentido de proibir ou por uma pedra em cima disso seria interessante para a categoria e seria aplaudida por todos.

Inclusive, a gente queria conversar a respeito das que já estão instaladas nos terminais, a gente não sabe se houve licitação para aquela bilhetagens, junto à Ceturb, na administração anterior. Se possível gostaríamos de, nesta Casa, obter alguma informação a respeito.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Essas respostas só ocorrerão depois que ouvirmos a Ceturb e o pessoal do Setepes.

Hoje, estamos fazendo um trabalho mais rápido até pelo avançar do horário, mas já temos o compromisso do Sr. Carlos Alberto Mazoni de todas as quartas-feiras, quando solicitarmos, ou ele estará presente ou mandará um representante.

O SR. LUIZ CARLOS PRESTES SILVA – Sr. Presidente, sou motorista da ambulância. V.Exª perguntou se o Sr. Luiz Carlos Mazoni temia que essa liminar viesse a cair, porém, como motorista da ambulância, e só Deus sabe o que faço, na época de abastecer com aquele carrinho velhinho caminhando para o Hospital Santa Rita ou Hospital das Clínicas, com toda confiança e admiração que tenho por todos da Justiça, tenho alguns amigos bem próximos, realmente fico um pouco triste, porque se vir a acontecer serei um peixe fora d'água com meus doentes da hemodiálise e da quimioterapia. Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Sr. Luiz, temos fé em Deus e acreditamos na Justiça.

O SR. LUIZ CARLOS PRESTES SILVA – Se Deus quiser. Deus é maior.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Sr. Carlos Alberto Mazoni citou que o vice- Governador e o ex-Deputado João Carlos Coser estiveram numa festa. Que festa foi essa e que relação existe entre essa festa e as ligações com Alemão? O que tem a ver o Alemão com essa festa também?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Essa festa foi a dos Rodoviários. Temos fotos do vice-Governador, do Coser, do Alemão e do Eloir também, a gente tem essas fotos no Sindicato. Entendemos que o Coser, que era mais próximo e que acompanhou os nossos trabalhos é uma pessoa ciente de que o Alemão não é uma pessoa de bom caráter. A gente ficou meio decepcionado de ver o Coser do lado dessa pessoa. Inclusive, nessa festa não foram muitos rodoviários. A gente sabe que ele colocou ônibus lá com pessoas que nem eram do meio para encher a festa, para dizer que a categoria, imaginariamente, estaria apoiando ele. Coisa que não acontece.

O SR. HELDER SALOMÃO - Quando foi essa festa?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Em 20 de julho passado.

O SR. HELDER SALOMÃO - Essa é a declaração que o Senhor tem a esse respeito, não é?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Perfeito.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Para finalizar, até porque a cópia aqui está um pouco ruim, Sr. Carlos Alberto Mazoni, o Senhor citou aqui o caso do Jânio. Depois vou pedir até que a Secretaria da CPI, com a outra cópia, pedir ao Mazoni para assinalar nas duas folhas de pagamento onde está contratado, uma era pela Grande Vitória...

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Grande Vitória, de onde é originado.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Uma Grande Vitória e a outra?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Flecha Branca, essa que está em suas mãos.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Flecha Branca é a de Cachoeiro de Itapemirim e a Grande Vitória, de Vitória.

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Sim.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Na verdade ele trabalhava em qual empresa?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Ele trabalhava na Grande Vitória aí foi administrar a sub-sede de Cachoeiro de Itapemirim. Estranhamente também virou funcionário da empresa. De repente, V.Exª poderiam estar solicitando essa confirmação da Grande Vitória, para ver que realmente estamos falando a verdade.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O Senhor não tem comprovação de que ele recebia na Grande Vitória, através de documentos?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Não, mas ele era funcionário. Quando uma pessoa entra para o Sindicato o ônus desse funcionário fica a cargo do Sindicato, o que não ocorre com essa Junta. Essa Junta pedimos a fim de fazer um serviço social, pedimos a liberação de alguns colegas, no caso Generoso que é da Junta, e pedimos a possibilidade, a gente sabe que não é obrigação da empresa, se eles puderem estar com os vencimentos, porque o sindicato não pode arcar com despesa nenhuma. Seria uma forma de a empresa estar mostrando que ela quer também participar, no intuito de que possamos fazer o social no Sindicato. A maior parte das empresas... poucas delas têm colaborado, com exceção da Viação Tabuazeiro.

Mas o Jânio, nesse caso, em especial, a gente não tem conhecimento se ele recebia ou não da Viação Grande Vitória. Estranhou o fato de estar registrado na Viação Flecha Branca.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – E trabalhava na Grande Vitória?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Exato.

O SR. PRESIDENTE - (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Solicitamos à Secretaria desta CPI a informação da Viação Grande Vitória se o Sr. Jânio Oliveira Sena foi funcionário ou é funcionário, em que período, em qual função e qual o salário. Também à Viação Flecha Branca a mesma solicitação.

Temos informação e queremos que fique registrado no serviço da taquigrafia que o Sr. Alessandro, ex-depoente desta CPI, afirma com certeza de que o Jânio é funcionário, desempenha as funções na Grande Vitória, como tem a carteira assinada com a Viação Flecha Branca. Mas, mesmo assim, solicitamos à Secretaria desta Comissão que solicite às duas empresas o requerido por parte da Presidência desta CPI.

O SR. LUIZ ANTONIO MONTEIRO – Sr. Presidente, a respeito da pergunta do que o Sr. Deputado Helder Salomão ao Sr. Carlos Alberto Mazoni sobre o envolvimento entre o Sr. João Coser e a direção do Sindicato com Dr. Eloir e Alemão, uma coisa curiosa foi quando o Presidente Lula esteve no Estado, no dia 22 de abril, o Sr. Mazoni entregou uma carta ao Sr. João Coser para ele encaminhar ao Lula. E essa carta nós a encontramos dentro do Sindicato, assinada a original pelo Mazoni.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O Mazoni confirma? E essa carta que o Senhor solicitava de ser entregue ao Presidente da República, qual era o teor?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Confirmo.

Pedimos ao digníssimo Presidente da República que solicitasse uma agilidade na Justiça, porque a categoria estava sofrida e não podia mais perdurar aquela situação. E fizemos no dia em que S.Exa. esteve aqui uma passeata da Delegacia Regional do Trabalho pedindo agilidade em respeito até a essa assembléia enganosa feita pelo Francisco Forrechi. Fizemos uma passeata do DRT até o Palácio Anchieta para saudá-lo e encerramos a manifestação. Essa carta era no sentido de que ele agilizasse, solicitasse da Justiça ou da Polícia Civil que agilizasse as investigações para a coisa andar. A Justiça, infelizmente, neste País é morosa e às vezes causa certa aflições na categoria.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Isso é dedução que vocês estão fazendo de que o Mazoni encaminhou a carta ao ex-Deputado Federal João Coser, seu endereço foi modificado e entregue ao Alemão, no Sindicato. É isso?

O SR. CARLOS ALBERTO MAZONI – Exato.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Agradecemos a todos vocês membros da junta que hoje dirigem o Sindicato. Que Deus ilumine o caminho de vocês. Sempre nos colocamos à disposição para a gente vencer essa barreira que vocês estão enfrentando.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente reunião Antes, porém, convido os Srs. Deputados para a próxima, que será ordinária, na próxima quarta-feira, dia 9/9/03, às 10h.

Dia 17/09/03 Décima Segunda Reunião Ordinária

Depoentes – Geraldo Oliveira Mendes; Jânio de Oliveira Sena; Jair Pinto Lima; Manoel Meireles

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Ordem do dia.

O que ocorrer.

Comunicações:

Objetivo: Apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições da qualidade do atendimento do transporte coletivo na Grande Vitória, Sistema Transcol.

Convocados:

Sr. Geraldo Oliveira Mendes, ex-primeiro Secretário do Rodotrans;

Sr. Jânio de Oliveira Sena, ex- vice Presidente do Rodotrans;

Sr. Jair Pinto Lima, ex-Tesoureiro do Rodotrans;

Sr. Manoel Meirelles, Presidente da Rodocaixa.

Solicito à Secretaria da Comissão que encaminhe o Sr. Geraldo Oliveira Mendes para se assentar e os demais depoentes que fiquem fora deste Plenarinho I, para que possamos prosseguir os trabalhos. (Pausa)

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Geraldo Oliveira Mendes, ex-primeiro Secretário do Rodotrans, gostaria que V.S.ª fizesse o juramento e repetisse o que direi agora.

Jura dizer a verdade e somente a verdade?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Sim.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Solicito a V.S.ª que informe filiação, estado civil, RG, nome completo, qualificação profissional e endereço.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Geraldo Oliveira Mendes, filho de Geraldo Jorge de Oliveira e Anita Mendes de Oliveira; casado; Carteira de Identidade n.º 288 516 – ES ; motorista; residente à rua Capitão Vieira de Melo, 132, Vila Garrido, Vila Velha.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Como V.S.ª sabe, o objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação dos valores das tarifas, além de investigar as condições da qualidade no atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória.

Quero deixar claro para V.S.ª, que os membros desta Comissão não têm sentimento nem opinião formados. O que estamos na verdade é trabalhando como magistrados. Queremos ouvir V.S.as, o Sindicato Patronal, o Governo do Estado, para que possamos emitir parecer e conclusões referentes ao objetivo desta CPI.

Gostaríamos primeiramente de passar a palavra a algum Sr. Deputado que queira se manifestar em relação ao depoente, Sr. Geraldo Oliveira Mendes, antes que faça uma breve explanação sobre o período em que era ex-primeiro Secretário da Rodotrans.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Bom- dia aos Srs. Deputados Marcelo Santos, Helder Salomão e àqueles que nos assistem pela TV Assembléia. Esperarei a exposição inicial do Sr. Geraldo Oliveira Mendes para depois formular minhas perguntas.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO - Também este será meu procedimento.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Geraldo Oliveira Mendes, gostaríamos que V.S.ª fizesse uma explanação sobre quando ocupou a primeira secretaria do Rodotrans: quem era o presidente nesse período; como era a ligação do Sindicato dos Rodoviários junto aos trabalhadores filiados ao Sindicato? Na verdade, como era a movimentação junto inclusive ao Sindicato Patronal, SETPES, e a ligação com a CETURB, que é a empresa que gerencia o Sistema Transcol? Um breve relato para que possamos começar nossos questionamentos.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Olha, Marcelo, eu, quando 1º secretário do Sindicato dos Rodoviários, do Sistema Transcol, que eu conheço, quando eu ia para votar no Cotar, o Conselho Tarifário, a tarifa. É o que conheço. E relacionado ao SETPES, o patronal, só ia lá na época de reunião para acordo coletivo. Começa em fevereiro, março, abril. Mais o que o senhor perguntou?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual era a ligação do SETPES com o Sindirodoviários? Existia alguma ingerência? Você, como sendo o 1º secretário do Sindirodoviários, com certeza, existia reuniões com o presidente e os demais secretários que faziam a composição do sindicato. Quais eram as deliberações? Como era o atendimento do Sindirodoviários aos filiados? Como era a ligação do Sindirodoviários com o SETPES? Como era a ligação do Sindirodoviários junto à Ceturb? Como era a movimentação do sindicato? Defendia os interesses dos trabalhadores? Defendia os interesses dos proprietários das empresas? Acatava as determinações do governo? Como era feito isso? Na verdade, como era a atuação do Sindicato?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – A atuação do sindicato com os trabalhadores, para começar, já está ali para defender, para defender uma categoria. Inclusive falo de mim. Eu quase nem parava dentro do sindicato.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Quem era o Presidente?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – O Presidente era o Sr. Francisco Forrechi. O Alemão. Em relação, por exemplo, à Ceturb, eu também fazia parte do conselho da Jus, multa sobre supressão de horário nos

terminais, porta aberta, o itinerário. Eu fazia parte daquela comissão. Eu só ia na Ceturb quando era convocado nessas reuniões.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Aproveitando que o senhor está fazendo a explanação, qual foi o motivo da sua saída do sindicato?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Olha, esse motivo não tenho nem como explicar. Isso é a realidade.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Problemas pessoais, problemas de trabalho, sindicato?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – A essa pergunta me omito a responder. Não sei responder a essa pergunta.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O que você acha hoje do trabalho do sindicato junto à categoria? Hoje quando eu digo é hoje, o de hoje, com a junta que interviu, e o sindicato presidido pelo Sr. Francisco Forrechi, o Alemão. Vamos pela ordem. O que o sindicato representa para a categoria, se ele presta um bom serviço, se ele tem alguma ligação com o SETPES, se ele atende à demanda do trabalhador ou a do patrão. Gostaria que você emitisse sua opinião referente...

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – A minha opinião referente a nós, à nossa diretoria. Sempre trabalhamos defendendo. Para você observar, tivemos o aumento de oito por cento do salário e vinte por cento no ticket-alimentação. Em torno de País, o Espírito Santo foi o que teve mais índice de aumento.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor ocupou como 1º secretário na Rodotrans até que período?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Agora você me apertou. Dia 5 do mês passado que a comissão entrou. Eu te respondi do nosso sindicato. Agora, em relação ao que está, não estou nem acompanhando. Estou acompanhando os panfletos que estão soltos por aí. Soltaram um panfleto em que a categoria ia cancelar o acordo coletivo, que mentiu. Até porque soltaram um hoje, ontem peguei um, dizendo o seguinte: não conseguiu cancelar. Já entraram mentindo. E estão mentindo. Para mim... a categoria está revoltada com essa mentira.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Referente às denúncias oferecidas pelo Ministério Público, delegacias competentes nessa área junto à Presidência do sindicato ou a diretoria do sindicato, onde o senhor também fazia parte, o que acha dessas denúncias, principalmente as que foram oferecidas pelo Sr. Mazoni? Qual é a sua interpretação referente a denúncias oferecidas pelo Sr. Mazoni contra o sindicato que o senhor fazia parte?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – O Mazoni é como o senhor mesmo frisou, até me ajudando a responder, acredito que o Mazoni está tendo

uma briga pessoal com o Alemão. Inclusive essa resposta de responder como eu vejo isso aí lá no Ministério Público, não conheço. Eu sou um simples motorista e pouco entendo de justiça. Essa é uma questão que o jurídico deve responder.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor foi citado para prestar depoimento, esclarecimento?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Fui citado não na justiça, mas fui citado na delegacia.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Por quais motivos?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Querendo saber o que o Presidente tem, o que o Presidente adquiriu.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Referente ao senhor não foi interrogado nada, ou seja, o que o senhor adquiriu, o que tinha?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – A mim não.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Na sua avaliação o sistema Transcol atende bem ao usuário? Quais são os pontos que falo em atendimento: se ele paga uma passagem que é digna do sistema; se os ônibus estão em ótimas condições; se os assentos são confortáveis; se o motorista e o cobrador trabalham em condições humanas de trabalho; se tem horário para descansar; se trabalham estressados ou não; se os horários são cumpridos. Enfim, o sistema atende bem ao usuário?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Acho que o sistema, como todo sistema, tem falha. Hoje, por exemplo, falha muita coisa. Trabalhei vinte e três anos no sistema de transporte coletivo. Existem muitas falhas no sistema, como por exemplo, atraso no horário; você sair de uma garagem com o carro sujo porque não deu tempo de limpar. Falar em passagem é até difícil.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Você acha que o preço dela é bom?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Acho que é bom.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Você acha que existiu ou existe algum tipo de manipulação por conta do Sindicato dos Rodoviários junto ao SETPES, manipulando os empregados para que os mesmos possam fazer algum tipo de manifestação e a partir daí sofrer um acréscimo na tarifa sem beneficiar totalmente as reivindicações dos trabalhadores?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não, até porque o tempo que ficamos no Sindicato até o dia 5 do mês passado, o senhor pode observar que não houve nenhuma paralisação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Existe alguma imposição do sindicato quando existe algum trabalhador que se manifesta contra a empresa referente a algumas atitudes por ela praticada e existe algum prejuízo desse trabalhador por conta do sindicato a mando das empresas?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Negativo. Isso não acontece, até porque quando vai reclamar em relação à empresa, quando a gente não entende do caso, a gente passa para o nosso jurídico. Tínhamos um corpo jurídico muito bom. Quando era uma questão que a gente poderia resolver, como “faltei mas não pude justificar, não tirei atestado.” Aí é um problema que a gente pode resolver. O diretor pode intervir com a gerência da empresa e falar: “cobre o dia dele. A sua folga é que dia? Aí esse dia você está de folga.” Isso a gente pode fazer. Quando parte juridicamente, coisa que a gente não entende, a gente passa para o jurídico da gente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Hoje você trabalha em que empresa?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Sou motorista da Viação San Remo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago para suas perguntas.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom-dia, Sr. Geraldo Oliveira Mendes.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Bom-dia.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Esteve nesta CPI o Sr. Mazzoni, que está atualmente respondendo pelo sindicato, e ele afirmou nesta Casa que haveria na administração anterior do sindicato uma parceria com o Sindicato Patronal, Setpes, em que vocês teriam feito um acordo e que a população, o usuário teria perdas em relação à tarifa. O Senhor teria algo a comentar a respeito dessa declaração do Sr. Mazzoni?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Só teria a dizer o seguinte: no sindicato não existe parceria com o Setpes, isso desconheço. Então, desconhecendo a parceria, desconheço passageiro, relacionado a passagens, entendeu? Desconheço essa parceria.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Ele, inclusive, disse que ocorrera até vantagens financeiras para os membros do sindicato, enriquecimento ilícito?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Continuo desconhecendo. Inclusive, posso até tirar o meu extrato bancário, que hoje tenho uma conta até bloqueada por cheque sem fundo. Se recebesse isso, estaria com minha conta hoje recheada, carro. Não tenho carro, moro em Vila Garrido. Deveria estar na Praia da Costa, Ilha do Boi. Eu desconheço.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – O Senhor conhece os motivos, até o Ministério Público pediu o afastamento da diretoria?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não conheço o motivo, isso aí é jurídico. Desconheço o motivo.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão para suas perguntas.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Geraldo Oliveira Mendes, obrigado pela sua presença nesta CPI.

A saída do Senhor do sindicato se deveu a alguma irregularidade?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Acredito que não, Deputado. É como disse, estou desconhecendo o porquê que a gente sai, o porquê a gente está tão.....Porque entra uma equipe, como entrou lá, que não representa a categoria. O próprio Presidente, que é o Mazzoni, ele não é da categoria, não é motorista, ele não faz parte do Sindicato dos Rodoviários.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor sofreu algum tipo de pressão?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – De ninguém?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – De ninguém.

O SR. HELDER SALOMÃO – Nem da oposição?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – De ninguém. Depois que fomos afastados eu nem quase de casa eu saio.

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas por que o Senhor não sai?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Não, não....

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor está com medo de alguma coisa?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Não. Não tenho medo de nada não. Só vou trabalhar e volto, não fico ....

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor se sente ameaçado de alguma maneira?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Não.

O SR. HELDER SALOMÃO - Então, não sair de casa é apenas uma opção?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não sair de casa é apenas uma opção minha.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor sempre agiu assim?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Sempre agi assim.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor é uma pessoa que fica muito em casa, então?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Muito caseiro.

O SR. HELDER SALOMÃO – Qual era a ligação do Senhor com o alemão?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – O Alemão era o presidente e eu era o 1º secretário. A ligação nossa dentro do sindicato era excelente.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor disse que não tem carro, não tem casa na Ilha do Boi, em áreas nobres. O Senhor conhece alguém da antiga diretoria que possui?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não é por isso que falei isso, não. Falei porque ...

O SR. HELDER SALOMÃO – Estou perguntando ao Senhor se conhece alguém que tenha no sindicato.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTO) – Sr. Geraldo, o procedimento aqui na CPI é: o Deputado pergunta e o Senhor responde. Gostaria que procedesse assim até o final do depoimento.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor conhece os bens que o Alemão possui?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não. Não conheço.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor tem conhecimento das denúncias de que ele possui muitos bens?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Conhecimento de denúncia eu tenho porque sai no jornal e a gente lê.

O SR HELDER SALOMÃO - O Senhor convivendo com ele no sindicato, tendo uma boa relação com ele, nunca ficou sabendo de nada que foi adquirido por ele?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não, minha relação com o Alemão é de trabalho, dentro do sindicato. Saiu para fora não tenho nenhuma relação.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor não sabe de nada? Além daquilo que foi denunciado?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não. Nada além daquilo que foi denunciado.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor não conhece nenhuma irregularidade praticada pela diretoria anterior que o Senhor fez parte?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não conheço.

O SR. HELDER SALOMÃO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE –(MARCELO SANTOS) - Solicito à Secretária que pergunte ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira se tem alguma pergunta a oferecer.(Pausa).

O Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira não tem nenhuma pergunta a fazer.

Sr. Geraldo Oliveira Mendes, a CPI do Transcol agradece a sua participação para que possamos oferecer à população capixaba, com clareza, o intuito desta CPI.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Estou à disposição a hora que os Srs. Deputados precisarem.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito à Sra. Secretária que convide o Sr. Jânio de Oliveira Sena, ex- Presidente do Rodotrans, a adentrar no plenarinho.

Muito obrigado, Sr. Geraldo de Oliveira Mendes.

(Adentra no plenário o Sr. Jânio de Oliveira Sena)

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jânio de Oliveira Sena, ex– vice-Presidente do Rodotrans, peço ao Senhor que faça o juramento frente a esta CPI.

O Senhor jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA - Juro.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaria que o Senhor informasse sua qualificação completa, filiação, estado civil, RG, nome, qualificação profissional, endereço completo.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA - Meu nome é Jânio de Oliveira Sena, casado, filho de Guiomar Teixeira de Oliveira e Valdenor Ribeiro Sena; endereço, rua Aricanga, n.º 05, Rio Marinho, Vila Velha.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jânio de Oliveira Sena, o objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão inclusive na fixação dos valores das tarifas, além de investigar condições na qualidade do atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória.

Inicialmente, gostaríamos que o Senhor fizesse uma explanação de quando esteve na vice-presidência do Rodotrans e uma explanação do sindicato enquanto o Senhor era o vice-Presidente. Qual era a atuação, as ligações, enfim, um breve relato para que daí por diante possamos questionar a atuação do sindicato e as possíveis ligações.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sr. Presidente, quando ganhamos a eleição para dirigir o Sindicato, em 2000, encontramos aquele sindicato praticamente dilapidado, com uma dívida de aproximadamente quatro milhões, patrimônio do sindicato sucateado.

Entramos e fomos trabalhar com seriedade. Conseguimos pagar uma boa parte da dívida que o sindicato tinha, conseguimos botar um atendimento na sede e nas subsedes do interior, colocamos ambulância para transportar os pacientes associados, colocamos médicos nas subsedes do interior para atender aos associados . Fizemos um trabalho com muita seriedade.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Algum deputado gostaria de fazer algum questionamento ao Sr. Jânio de Oliveira Santos?

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sim, Sr. Deputado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Claudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - O Sr. pode nos dar algumas informações e o porquê das intervenções da Justiça no sindicato que o Sr. era membro?

O SR. JANIO DE OLIVEIRA SENA - Vejo essa intervenção como totalmente irregular; está sendo feita por pessoas que não fazem parte da categoria. As denúncias que estão sendo feitas, resta a quem está denunciando provar. Eu acredito na Justiça.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A outra pergunta é a respeito daquilo que falou o Sr. Mazzoni a essa CPI, que teria indícios de enriquecimento ilícito por parte de membros da antiga diretoria.

O SR. JANIO DE OLIVEIRA SENA - É muito fácil falar como disse anteriormente, resta a quem está acusando, provar.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO - Agradecemos ao senhor Jânio de Oliveira Sena por ter comparecido a essa CPI.

O Sr. atua no sistema há quanto tempo?

O SR. JANIO DE OLIVEIRA SENA - Estou no sistema desde 1984.

O SR. HELDER SALOMÃO - Qual a função que exerce?

O SR. JANIO DE OLIVEIRA SENA - Motorista.

O SR. HELDER SALOMÃO - Em que empresas o Sr. já trabalhou?

O SR. JANIO DE OLIVEIRA SENA -- Na Risque Indústria e Comércio, na Transilva, prestando serviços para a Vale do Rio Doce, Viação Grande Vitória e atuo, também, como motorista instrutor na Viação Flexa Branca, neste período de licenciamento pela Grande Vitória..

O SR. HELDER SALOMÃO - Esse foi o seu primeiro mandato sindical ou já exerceu outras funções?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA - Primeiro mandato.

O SR. HELDER SALOMÃO – Qual a relação do Sr. com o Alemão?

O SR. JANIO DE OLIVEIRA SENA – O Sr. Francisco Forechi, Alemão, é o presidente e eu como vice-presidente, temos uma boa relação, graças à Deus.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Sr. conhece ele há muito tempo?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA - Conheço desde quando ele atuava como diretor social neste sindicato, no último mandato, como presidente.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Sr. tomou conhecimento das denúncias que o Alemão estaria usando o dinheiro do sindicato para enriquecimento próprio?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Através dos jornais e do que se fala.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Sr. sabe de algum bem que o Sr. Francisco Forechi possui?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Eu não tenho conhecimento dos bens particulares do Sr. Francisco Forechi. Mas acredito que ele deva esclarecer e falar, caso seja chamado para falar sobre isso.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Sr. em algum momento sofreu algum tipo de pressão?

O SR. JANIO DE OLIVEIRA SENA - De ninguém.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. nunca teve nenhum tipo de pressão enquanto esteve à frente do sindicato?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA - De que forma e qual o tipo de pressão, deputado?

O SR. HELDER SALOMÃO - Qualquer tipo de pressão, do empresário ou dos membros da diretoria, do senhor Francisco Forechi .

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA - Não existia isso entre a nossa diretoria.

O SR. HELDER SALOMÃO - Havia harmonia entre os membros da direção?

O SR. JANIO DE OLIVEIRA SENA - Graças á Deus, por isso desempenhamos um trabalho que a categoria hoje teve bastante mudanças e ganhou com isso, a categoria.

O SR. HELDER SALOMÃO - O que a categoria ganhou durante a gestão de vocês?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – No período em que estávamos à frente do sindicato, sempre negociamos junto com a categoria e trouxemos vários benefícios que a categoria não tinha anteriormente.

O SR. HELDER SALOMÃO – Vocês fizeram algum tipo de acordo com o SETEPES?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – O acordo coletivo, ou seja, a convenção coletiva é negociada entre sindicato e sindicato empresarial.

O SR. HELDER SALOMÃO – E as manobras que foram denunciadas pela atual junta que assumiu o sindicato de que havia manipulação das assembléias, inclusive o relato do Sr. Mazzoni de que no Clube Arce, em Vila Velha, se não me falha a memória do local, houve manipulação para que os trabalhadores aprovassem a proposta que não tinha a concordância da categoria?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sr. Deputado Helder Salomão, fizemos tudo legalmente: publicamos o edital, informamos a categoria, chamamos para uma assembléia. Os trabalhadores participaram e votaram espontaneamente tendo conhecimento do estava sendo votado, pedido e negociado. A categoria teve ciência disso e votou. Tinha a forma de votar a favor ou contra. Se houve alguma manipulação foi por parte deles, lá fora.

O SR. HELDER SALOMÃO – Da parte de quem?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Dos denunciantes.

O SR. HELDER SALOMÃO – Chegou a ocorrer algum desentendimento entre os membros da diretoria durante algum período?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Da diretoria houve um desentendimento... não sei se posso chamar isso de desentendimento, mas teve um Sr., um diretor, o Sr. Jair Pollak que fez uma pressão em cima do Alemão para receber uma certa quantia para que pudesse ficar do lado do Alemão. Eu não entendi nada e tenho um documento escrito, lido, assinado e com firma reconhecida desse cidadão.

O SR. HELDER SALOMÃO – O que diz esse documento?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – O documento está aqui e posso entregar a V. Exª.

O SR. HELDER SALOMÃO – Agradecemos e gostaríamos de ter acesso ao documento. (Pausa)

Solicitamos que o Sr. deixe este documento com a CPI.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sem problemas.

O SR. HELDER SALOMÃO – O documento está com firma reconhecida?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Está, atrás. Essa é uma xerox.

O SR. HELDER SALOMÃO – Esta é uma carta do Sr. Jair Pollak dizendo entre outras coisas que: “a única maneira de calar a “minha boca” é me dando cinco mil ou me matando”.

Os Srs. têm como comprovar a veracidade dessa carta?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Está com a assinatura e com firma reconhecida.

O SR. HELDER SALOMÃO – Acho que os membros desta CPI precisam analisar esta carta e inclusive solicitamos a original, porque precisamos ter a certeza de que isso não é uma montagem.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Certo.

O SR. HELDER SALOMÃO – Solicitamos o original dessa carta e é bom que todos os membros desta CPI a leiam, pois a mesma trás revelações registradas por escrito e, sinceramente, embora não tenha entendido muito bem esta carta, ela trás dados importantes.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Esse cidadão faz parte dessa comissão da junta diretiva. Ele já depôs aqui. Fizemos esta denúncia... quer dizer, o Presidente quando tomou conhecimento disso fez a denúncia e acredito que na Polícia e até hoje não tivemos nenhum resultado.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quem fez a denúncia dessa carta?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Como assim?

O SR. HELDER SALOMÃO – Quem fez a denúncia dessa carta do Sr. Jair Pollak?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Acredito que o Presidente fez essa denúncia, porque comentou depois conosco, que denunciaria esse cidadão por esses motivos aí. Está tentando extorquir alguma coisa do sindicato.

O SR. HELDER SALOMÃO – Vocês consideraram isso aqui uma forma de pressão dele?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sim, se não ele não falaria, não colocaria isso no papel, não daria tanta certeza, não assinaria, não pediria que fosse reconhecer a firma dele para que...

O SR. HELDER SALOMÃO – Essa carta foi escrita por ele mesmo?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sr. Geraldo de Oliveira Mendes. Ele relatando, porque não se expressa muito bem. Ele relatando, depois ele leu, assinou e pediu que reconhecesse firma.

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas de quem é essa letra?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Geraldo de Oliveira Mendes.

O SR. HELDER SALOMÃO – Geraldo...

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – O ex-1º Secretário, o que acabou de falar aqui.

O SR. HELDER SALOMÃO – Geraldo de Oliveira Mendes. Vou sugerir. Sugerir não, vou requerer à CPI que seja feito um exame grafotécnico nessa carta, para identificar de fato se essa letra pertence ao Sr. Geraldo de Oliveira Mendes. E, também, pedir exame grafotécnico para que a assinatura do Sr. Jair Pollak possa ser comprovada ou não. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito à Srª. Secretária que antes de recebermos a original, fizesse cópia para cada um dos membros e que fosse encaminhada aos gabinetes.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – (Sem revisão do orador) – Sr. Presidente e demais membros da CPI, Sr. Jânio, bem como o Sr. Geraldo de Oliveira Mendes, que o antecedeu, desconhecem algumas irregularidades que poderiam ter ocorrido no sindicato. Queríamos fazer uma pergunta: o senhor conhece os motivos que levaram a Justiça, até a própria categoria a fazer uma intervenção no sindicato que o senhor fazia parte - inclusive com uma nova

comissão que administra esse sindicato – quais seriam esses motivos? Ou não há motivos?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Deputado, acredito que o objetivo meramente político.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Inclusive a Justiça teria feito uma intervenção política? É isso que o senhor está dizendo?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Não. Estou dizendo pelos membros que hoje estão na Junta.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sim, os membros. Mas a ...

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – A Justiça acredito que através das denúncias chegou a essa conclusão aí.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Mas a Justiça teve um embasamento para fazer essa intervenção?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Acredito que através das denúncias que essas pessoas fizeram.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Se ocorreram denúncias, se a Justiça as acatou, motivos existiram.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sim, mas até agora nada provado.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jânio de Oliveira Sena, esse documento oferecido pelo senhor aos membros da CPI foi escrito pelo Sr. Geraldo de Oliveira Mendes.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Foi assinado pelo Sr. Jair Pollak?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sim. O Jair Pollak quando chegou para falar com o Presidente, ele não quis atender por causa desse problema lá, que ele já sabia, mais ou menos, que o “cara” estava pressionando. Quando chegou lá, o Geraldo atendeu ele. Dentro de uma sala eles conversaram e ele desabafou para o Geraldo o que queria com o Presidente, porque o mesmo não o atendeu. Ele queria desabafar. Falou com o Geraldo. E o Geraldo falou para ele: “Você tem certeza – estava presente como testemunha...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Nessa conversa?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Nessa conversa. Falou: “Você tem certeza que é isso mesmo?” Ele disse: “Sim.” Falou: “Então, vou escrever aqui o que você está querendo, posteriormente passo para o Presidente. Certo?” Ele concordou. O seu filho, o Jair Pollak, estava presente também. Ele escreveu e falou: “Toma. Agora, você lê e vê se realmente é isso e assina. Se for isso. Se não for, vou rasgar.” Ele falou: “É isso mesmo.” Pegou leu, deu para o seu filho, o Jair Pollak, que também leu. Ele falou: “Então, você assina aí, porque o Presidente pode chegar lá e dizer que estou mentindo, que não é verdade, então você assina com o seu próprio punho.” Ele assinou e o Geraldo falou: “Posso autenticar essa sua assinatura? Posso reconhecer firma dessa sua assinatura?” Ele respondeu: “Sim.” E ainda indicou o cartório aonde tinha a ficha de reconhecimento de firma.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Nesse documento ele disse que se calaria por cinco mil reais, para que o Alemão pudesse ser Presidente.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sim. É o que está dizendo aí no papel.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O procedimento - não entendi muito bem quando o Sr. Deputado Helder Salomão perguntou – do Alemão foi de encaminhar isso ao Ministério Público, a qualquer uma delegacia competente? Você sabe efetivamente se as medidas cabíveis foram tomadas por conta do sindicato, a partir do documento assinado pelo Sr. Jair Pollak?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Tanto foi...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Você mesmo disse que entendia isso como uma forma de extorsão.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Tanto foi que fizemos uma reunião, entre a diretoria e colocamos a situação. Ele foi destituído da diretoria.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Da diretoria, aonde o senhor é vice-Presidente?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Correto.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Você entende que isso é uma forma de extorsão que o Jair Pollak queria para poder...

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Com certeza, Deputado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Em momento algum existiu o pagamento da quantia de supra, de cinco mil reais, para o Sr. Jair Pollak?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Não tinha como.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Só gostaria que você respondesse sim ou não.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Não.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Ele, após a expulsão do sindicato, criou algum tipo de situação que constrangesse os membros, a exemplo de ameaças, outro tipo de extorsão que pudesse abalar a estrutura da diretoria?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Ele foi fazer oposição à diretoria que estava exercendo o seu mandato lá.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Você sabe qual é a ocupação dele na atual diretoria?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Não sei, Deputado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Mediante à solicitação e o documento apresentado à CPI pelas mãos do Sr. Jânio de Oliveira Sena e a pedido do Sr. Deputado Helder Salomão, gostaria de colocar em votação o requerimento de exame grafotécnico do Sr. Jair Pollak, bem como o exame grafotécnico do Sr. Geraldo de Oliveira Mendes.

Em votação o requerimento.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Concordo com o requerimento.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Concordo com o requerimento.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Esta Presidência acompanha e concorda com o requerimento.

Aprovado.

Solicito à Secretaria que encaminhe esse documento para fazer o exame grafotécnico.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Presidente, tendo em vista que o motivo de existência desta CPI são basicamente três pontos: analisarmos o contrato de concessão, a legalidade; avaliarmos o valor da tarifa e também fazermos uma análise, na qualidade de serviços prestados aos usuários, gostaríamos de fazer dois encaminhamentos.

O primeiro, é um pedido de informações à Ceturb, pedido este que contém oito itens. O primeiro item é a composição tarifária detalhada e respectivos cálculos usados para a composição das tarifas, indicando os valores de custos individuais; o segundo item é o percurso, em quilômetro, de cada trecho das linhas; o terceiro item é a data e valores dos aumentos das tarifas, discriminando os respectivos períodos; o quarto item é o percentual comparativo entre os aumentos e a inflação medida pelos índices oficiais aplicáveis, desde 1998, até a presente data; o quinto item é o número de

passageiros transportados mensalmente, linha por linha, atualmente; o sexto item é o número de passageiros transportados com isenção de tarifas e com redução de cinqüenta por cento, indicando as categorias; quais as linhas existentes e autorizadas por ocasião das permissões, em 1998 e as existentes atualmente; quantos veículos existem e quantos são disponibilizados para o sistema Transcol, com indicativo de cada linha; apresentação dos balanços patrimoniais e demonstrações contábeis e prestação de contas apresentada pela CETURB/GV nos últimos três anos com os relatórios/ pareceres dos Conselhos de Administração, Fiscal e Auditores independentes e respectivas atas.
Também quero encaminhar para deliberarmos a convocação, até respeitando a ordem das convocações, do Presidente da CETURB. Esses são os nossos encaminhamentos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Em votação os requerimentos de autoria do Sr. Deputado Cláudio Thiago.
Como votam os Srs. Deputados?

O SR. HELDER SALOMÃO - De acordo.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - De acordo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - A Presidência também vota de acordo.

Antes, porém, gostaria que fosse estipulada uma data para que a CETURB nos enviasse...

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - O Sr. Deputado Cláudio Thiago estava licenciado e S.Exª precisa ter conhecimento do tipo de trabalho que esta CPI está desenvolvendo. Primeiramente, estamos escutando os membros do Sindicato dos Rodoviários; depois, tivemos a oportunidade dessa junta que a Justiça determinou; e estamos fazendo um trabalho e para que esta CPI tenha início e fim ela tem que seguir um cronograma de convocados, para que terminemos os trabalhos com resultados positivos. Quero crer que nesse período que V. Exª esteve ausente, não teve oportunidade de acompanhar esse cronograma, que fazemos da seguinte maneira: primeiro, precisamos terminar de ouvir todos os membros do Sindicato para posteriormente darmos continuidade ouvindo a CETURB e o SETPES. Sendo assim terminaremos os trabalhos da CPI do Transcol com todos os dados necessários. Se anteciparmos a convocação de algum membro da CETURB ou do SETPES vamos paralisar os depoimentos dos membros do Sindicato.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Respeitando a fala de V.Exª, acho que está na hora de convocarmos pessoas que podem contribuir muito mais com o motivo da existência dessa CPI.

Volto a repetir, são três pontos básicos: Contrato de concessão, estamos avaliando a legalidade; o valor da tarifa, se é real; e o terceiro ponto, é a qualidade do serviço prestado.

Estou fazendo esse encaminhamento não querendo desrespeitar o cronograma que a Presidência elaborou, mas programando a data dessa

convocação do Presidente da CETURB e de outras pessoas que iremos propor convocar.

Respeito a posição do Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, mas acredito que poderíamos ter um debate mais construtivo respeitando aquilo que a CPI propôs em sua criação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Gostaria de colocar uma data, trinta dias, para que a CETURB pudesse informar o requerimento feito à CPI pelo Sr. Deputado Cláudio Thiago.

Em votação.

Como votam os Srs. Deputados.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - De acordo.

O SR. HELDER SALOMÃO - De acordo.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - De acordo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Solicito à Srª Secretária oficie dando um prazo de trinta dias para que a CETURB informe sobre o requerimento de autoria do Sr. Deputado Cláudio Thiago.

Gostaria também de fazer as minhas considerações ao Sr. Deputado Cláudio Thiago, que realmente temos que trabalhar como magistrados. Estaremos ouvindo aqui os trabalhadores, as empresas, os sindicatos patronais, o Governo do Estado, até para que não possamos... Senão vai virar uma guerra dentro desta CPI. Começamos ouvindo os trabalhadores que fizeram denúncias e reclamações ao sindicato dos trabalhadores; estamos ouvindo agora os ex-dirigentes dos sindicatos para que os mesmos também possam colocar as suas posições; estaremos ouvindo o Presidente do Sindicato, que é o “Alemão”, aquele que na verdade provocou a criação desta CPI a partir de denúncias do Sr. Carlos Antônio Mazoni; estaremos ouvindo a CETURB, o SETPES, enfim, estaremos ouvindo inclusive os usuários do Sistema Transcol.

O que queremos na verdade é colocar de uma forma equilibrada para não estarmos misturando as coisas, de repente criando uma guerra e ao mesmo tempo nos confundirmos na hora de fazer a nossa interpretação. Achamos que cada um tem colocado os seus pontos e devemos trabalhar neste sentido.

É importantíssimo, quero deixar registrado aqui, a convocação não somente do atual presidente da CETURB-GV, mas também dos ex-Presidentes, como também dos ex-Secretários de Transportes, onde iniciou a Lei n° 5.720/98 para que os mesmos também possam fazer os seus esclarecimentos sobre as concessões no período em que ocupavam a pasta daquela Secretaria, como também os ex-presidentes da CETURB-GV dessa época.

Não vale, acredito, nesse momento em que estamos ouvindo o sindicato, onde estaremos também convocando o Presidente afastado, onde ouvimos a atual diretoria interventora, estaremos ouvindo também o ex-presidente do Sindicato, o “Alemão”, que tem diversas denúncias, está sendo investigado pelo Ministério Público, Delegacia, enfim, acredito que a CPI terá um resultado positivo a partir

do momento que tivermos concluído esta parte dos sindicatos trabalhadores, e partiríamos daí em diante com o Governo do Estado e logo após estarmos ouvindo o sindicato das empresas, o sindicato patronal.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quero fazer a seguinte reflexão. Já passamos noventa dias de trabalhos da CPI, muita coisa já foi produzida, mas até agora só ouvimos os trabalhadores, quer dizer; já gastamos mais da metade do tempo da CPI para ouvir os trabalhadores. Acredito que poderíamos fazer a reunião da semana que vem ainda, para terminar esta questão. Mas, acho que a proposta do Sr. Deputado Cláudio Thiago vem no sentido de ajudar a acelerarmos os trabalhos da CPI, e não vejo nenhum problema em, durante o processo, voltarmos a ouvir os trabalhadores se sentirmos necessidade.

Também defendo a convocação do Sr. Marcelo Ferraz, atual Presidente da CETURB-GV, posteriormente poderemos convocar outros ex-Presidentes. Acredito que poderíamos fazer essa convocação para o dia 1º de outubro, que é a reunião primeira depois da próxima semana. Proponho, então, que façamos a convocação do Sr. Marcelo Ferraz para o dia 1º de outubro, dando a reunião da semana que vem para podermos ainda terminar de ouvir os trabalhadores ligados ao sindicato. Senão, corremos o risco de depois não termos tempo já que o prazo da CPI foi prorrogado.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Pela Ordem, Sr. Presidente.

Hoje, estou me sentindo meio perdido nos trabalhos, até porque o normal nos trabalhos de CPIs é tratar de convocações no final das reuniões.

Não sei por que os trabalhos estão paralisados se estamos de frente a um depoente que está aqui ouvindo este tipo de debate sobre convocações e tem outros a fazerem os seus depoimentos ainda. Convocação, estou no segundo mandato, e estão presentes os Srs. Procuradores que podem colaborar conosco, é feita depois de ouvir todos os depoentes. Ou então estou desaprendendo.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Solicito ao Sr. Jânio de Oliveira Sena que encaminhe a esta CPI o documento original para ser efetuado o exame grafotécnico. Gostaria que nos diga a data que será entregue para ser agendado.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sr. Deputado, não tenho o original desse documento, tenho apenas uma xerox. Acredito que a original encontra-se com o Presidente, Sr. Francisco Forrechi, o Alemão.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente, sugiro, não que fosse convocação para depoimento, mas acho que já foi aprovado a questão do exame grafotécnico, que facilita e adianta os trabalhos desta CPI os depoimentos em viva voz. Como o Sr. Jânio no seu relato diz que esse documento foi elaborado pelo Sr. Geraldo, após deliberação o Sr. Geraldo pode retornar a este Plenarinho 1 para atestar simplesmente se foi ele quem elaborou o documento perante as testemunhas. E o Sr. Jair Pollak é simplesmente confirmar assinatura. Com isso os trabalhos da CPI tendem a avançar mais rápido.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Agradecemos o depoimento do Sr. Jânio de Oliveira Sena.

Antes, antes porém, convido o Sr. Geraldo de Oliveira Mendes para comprovar a veracidade do documento que o mesmo preencheu.

Solicito ao Sr. Deputado Claudio Thiago que assuma a Presidência neste instante e conduza os trabalhos.

O SR. PRESIDENTE - (CLÁUDIO THIAGO) – Sr. Geraldo, bom dia! O Senhor trouxe um documento, que passou para esta CPI, em que o Sr. Jair Pollak atesta, inclusive em cartório, que estaria pedindo cinco mil reais para não dificultar a vida do Presidente. A primeira pergunta é a respeito desse original.

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Esse original foi... Há uns quarenta e cinco dias fui procurado no Sindicato para entregar na Justiça. Esse original encontra-se com o nosso Jurídico, Dr. Elois. Ele até teve esse original, custou encontrar, encontrou o original e entregou na Justiça. Porque parece que foi também para fazer exame grafotécnico.

O SR. PRESIDENTE - (CLÁUDIO THIAGO) – Estaria, então, apensado em algum processo.

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Já está.

O SR. PRESIDENTE - (CLÁUDIO THIAGO) – Gostaríamos de fazer uma outra pergunta: esta letra deste documento, pelo que o Sr. Jânio nos revelou, seria do Senhor?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – É minha essa aí. Porque quando o Sr. Jair foi fazer essa... Já estava sentindo pressão dele há dias em relação a isso aí; ligava e tal. Aí o Presidente falou: “ Geraldo, ouve o Jair, vê o que Jair quer. Jair está fazendo muita pressão, está indo até na minha casa. Vê o que o Jair quer”. Sempre, quando faço alguma coisa, faço sempre com testemunha. Chamei o vice e falei: Jânio, vamos ouvir o que Jair quer, não quero ouvir sozinho não, porque esses caras a gente fala A,B, C eles emendam e falam até o F, então, vamos ouvir. Eu fui ouvir o Jair juntamente com o Jânio de Oliveira Sena, vice-Presidente. Com o Jair estava o seu filho. Então, falei: Jair, gostaria que você escrevesse. Ele falou: “ Você sabe a minha letra como é, não tenho caligrafia boa...” Eu falei: então, você vai ditando e eu vou escrevendo. Faz um relatório do que você quer do Presidente. Ele foi falando e eu fui escrevendo. Falei para ele ler, ele leu, passou para o filho, o filho leu e disse: “pode assinar, pai!” Ele assinou, eu registrei no cartório em Campo Grande. Fui até com ele lá.

O SR. PRESIDENTE - (CLÁUDIO THIAGO) – E o porquê do Sr. Jair Pollak, mesmo não tendo feito o documento com os punhos?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Acabei de dizer. Ele disse que não tinha boa caligrafia. “Escrevo mal, não sei escrever direito”. Então, sugeri

que o filho dele fizesse. Então, eu disse: o que você pedir eu colocarei aqui. Aí coloquei tudo que ele ditou. Ele leu e assinou.

O SR. PRESIDENTE - (CLÁUDIO THIAGO) – Sr. Deputado Helder Salomão, alguma pergunta?

O SR. HELDER SALOMÃO - O Sr. Jair Pollak recebeu algum tipo de pressão para assinar esse documento?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Claro que não.

O SR. HELDER SALOMÃO - V.S.ª acha que uma pessoa normal aceitaria assinar um documento pedindo cinco mil reais para calar a boca?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Eu não assinaria!

O SR. HELDER SALOMÃO - E V.S.ª acha que ele assinou por quê?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Não sei. Esta pergunta pode ser feita para ele. Trazer, mostrar...

O SR. HELDER SALOMÃO - V.S.ª acha normal alguém assinar uma carta dizendo que está pedindo cinco mil reais de propina?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Eu não acho normal. Eu não assinaria.

O SR. HELDER SALOMÃO - E por que V.S.ª teve a iniciativa de colocar isso no papel?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Até porque ele pedia. E o que ele pedia, eu ia escrevendo.

O SR. HELDER SALOMÃO - V.S.ª não acha que houve má fé de sua parte?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Acho que não.

O SR. HELDER SALOMÃO - V.S.ª tem certeza, confirma à CPI que ele não foi pressionado a assinar essa carta?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Pressionado, não. Claro que não. Confirmo à CPI que não.

O SR. HELDER SALOMÃO - E V.S.ª atesta que esta carta é verdadeira, que não houve nenhuma montagem?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Atesto que não houve nenhuma montagem.

O SR. HELDER SALOMÃO - Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Gostaria de registrar a presença do Sr. Deputado Geovani Silva nesta Comissão.

Algum membro quer ainda fazer perguntas ao Sr. Geraldo Oliveira Mendes? (Pausa)

Muito obrigado ao Sr. Geraldo Oliveira Mendes.

Solicito à Secretaria que faça entrar o Sr. Jair Pinto Lima, ex-tesoureiro da Rodotrans.

(O Sr. Jair Pinto Lima adentra ao Plenarinho 1)

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Jair Pinto Lima, bom dia.

O SR. JAIR PINTO LIMA – Bom dia.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - V.S.ª jura dizer a verdade e somente a verdade?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Sim.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Gostaria que V.S.ª nos informasse seu nome completo, filiação, RG, qualificação e endereço.

O SR. JAIR PINTO LIMA – Meu nome é Jair Pinto Lima, filho de Luiz Pinto Lima e Cidronília Ferreira Lima, viúvo, Carteira de Identidade 114989, motorista, residente à rua João Soares, 225, Bela Vista, Vitória.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jair Pinto Lima, o objetivo desta Comissão é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão inclusive na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições da qualidade do atendimento no transporte coletivo da Grande Vitória.

Gostaríamos, neste primeiro momento, que o senhor fizesse uma explanação enquanto esteve à frente da tesouraria do Rodotrans. Qual era o seu trabalho, como via o sindicato, qual era a ligação do sindicato com os trabalhadores filiados ao sindicato, qual o tratamento, qual é a ligação do sindicato ao Setpes e à Ceturb.

O SR. JAIR PINTO LIMA – Deputado, o que eu sei é que o meu dia-a-dia no sindicato começava às 5h40min. Era o primeiro a chegar e o último a sair. Agora, nunca participei de negociação. Não fazia parte da comissão de negociação. Para dizer a verdade, não posso dizer nada sobre isso. Nunca participei de reunião entre o Setpes. Em comissão nenhuma de negociação nunca participei.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jair Pinto Lima, os Deputados farão algumas perguntas ao senhor. Na medida do possível, se

puder responda diretamente; aquelas perguntas em que o senhor não tiver condições de se prolongar, responda sim ou não.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom-dia, Sr. Jair. Em que período esteve à frente do sindicato como tesoureiro?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Entramos no dia 21 de janeiro de 2000 até o período de 5 de agosto de 2003.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Um longo período. De 2000 a 2003.

O SR. JAIR PINTO LIMA – De 21 de janeiro de 2000 até quando a junta tomou posse, no dia 5 de agosto de 2003. Nesse período.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – O senhor, como tesoureiro, tinha acesso a todos os números do sindicato, até porque pelo estatuto assinava em conjunto com o presidente. Não é verdade?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Isso.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A saúde financeira desse sindicato nesse período sempre foi equilibrada?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Pegamos esse sindicato já escasso, porque já pegamos muitas dívidas trabalhistas e muito bloqueio pela Justiça do Trabalho. O pouco que entrava era para pagar funcionários e as despesas do próprio patrimônio do sindicato, como água, luz, telefone e os funcionários. E com muita dificuldade. A maior parte da verba era bloqueada pela Justiça do Trabalho.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – O sindicato operava com quantas contas bancárias?

O SR. JAIR PINTO LIMA - O sindicato tinha conta no Banco do Brasil e na Caixa Econômica Federal.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Todas estavam ativas?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Não. A maior parte da... As empresas que tinham ofício de bloqueio, elas depositavam em juízo.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Perfeito. Normalmente o tesoureiro tem acesso a todas informações nas empresas, nos sindicatos. Na sua avaliação, com quais informações o senhor poderia contribuir para que houvesse uma intervenção no sindicato onde o senhor era o tesoureiro, inclusive com o afastamento da antiga diretoria. Hoje existe uma junta, uma comissão. Na avaliação do senhor, que motivos fizeram com que houvesse esse afastamento?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Vou ser franco para o senhor; quando aconteceu isso para mim foi surpresa, porque acho que houve muita calúnia, muita denúncia. Acho que alguém estava querendo tomar o poder achando que aquilo ali era um mar de rosas. E aquilo não é mar de rosas. Aquilo ali, a pessoa só vendo para crer. Aquilo ali já foi um sindicato. Tirei um mandato ali, de 1991 a 1995, na época do Gentil Seidel Andrade. Eu era diretor de patrimônio e ali tinha um sindicato. Hoje ele é cinza. Quando apanhamos já apanhamos em cinza. As denúncias que eles fazem hoje, que o sindicato tinha isso, tinha aquilo; tinha, mas quando entramos já não achamos mais o que eles denunciaram. A verdade é essa.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – O Sindicato tinha quantos associados?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Na minha época tinha trinta e três mil associados. Na época do Gentil, nesse período de 1991 a 1995. Quando voltamos topamos já coisa mínima, calculo uma base de sete a oito mil associados quando voltamos, 21 de janeiro de 2000.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Mesmo com sete mil associados isso não garante uma receita positiva?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Não garante uma receita positiva devido ao que disse para o senhor: já topamos ele com muito mandado de bloqueio e penhora pela Justiça do Trabalho, porque o pessoal que estava não pagou aos funcionários. Então, a maior parte é dívida trabalhista.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Ações judiciais até das administrações anteriores?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Isso.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Presidente, estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor tem conhecimento de alguma irregularidade na gestão de que participou, do presidente Francisco Forrechi, o Alemão?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Não tenho para dar uma resposta ao senhor, porque acabei de falar ainda agora: não participo de negociação, não faço parte de comissão. Meu dia-a-dia no sindicato era chegar de manhã. Apenas estou como tesoureiro, mas sou um motorista. A verdade é essa. Então, eu “segurava aquela barra” ali. Era o primeiro a chegar e o último a sair. Sábado, domingo, feriado, Natal, Ano Novo, sempre estava ali presente para atender os colegas que necessitavam da ajuda do sindicato.

Agora, sobre isso aí não posso responder ao senhor.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor conhece ou sabe de alguma irregularidade praticada na gestão?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Que eu saiba, não.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor tem uma avaliação do motivo que levou a Justiça a decretar intervenção no sindicato?

O SR. JAIR PINTO LIMA – A idéia que tenho é isso que acabei de dizer: alguém está achando que aquilo ali é um mar de rosas.

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas o senhor acha que a Justiça decretaria uma intervenção se não tivesse nenhuma irregularidade?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Isso cabe à Justiça ou até a pessoa que fez a denúncia provar. Não posso questionar. Isso aí cabe à pessoa provar, como a Justiça está averiguando o fato. E já entramos com os documentos também para provar para a Justiça que a gente também tem a nossa defesa.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor tem conhecimento de que o alemão se enriqueceu à frente do sindicato?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Eu digo a verdade, se eu ofender o senhor ou alguém me perdoa. Mas falo por mim.

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas o senhor não tem informação?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Eu estou lá nesse período e não tenho uma casa para morar.

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas a sua convivência com ele era boa.

O SR. JAIR PINTO LIMA – Eu convivo com todos os meus companheiros, vivo bem com todo mundo, graças a Deus.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor tomou conhecimento das denúncias na Justiça, de que ele enriqueceu?

O SR. JAIR PINTO LIMA – O que vejo nos papéis que o pessoal comenta é isso.
Agora quem vai dizer isso para o Senhor, com licença da palavra, é ele. Ele é quem vai dizer para o Senhor, não posso dizer por ele.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor tinha conhecimento desta carta aqui, assinada pelo Sr. Jair Polak, que foi entregue aqui pelo Sr. ...?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Isso, isso. Tenho conhecimento dessa carta de Jair Pollak.

O SR. HELDER SALOMÃO – O que o Senhor sabe sobre esta carta?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Esta carta foi o seguinte: eles fizeram um movimento e o Sr. Jair queria um dinheiro de propina. Sendo que o sindicato não tinha condições de dar dinheiro a ele e ele queria pegar o dinheiro para poder, querendo extorquir o sindicato. Mais ou menos uma coisa assim.

O SR. HELDER SALOMÃO – Ele chegou a falar isso com o Senhor também?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Quem?

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor Jair?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Não, ele fez esta carta. Foi ele quem fez essa carta lá no sindicato.

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas por que o Senhor disse que ele queria extorquir o sindicato?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Porque ele queria o dinheiro, ele queria quatrocentos, acho que era quatrocentos reais,...

O SR. HELDER SALOMÃO Como é que o Senhor tomou conhecimento disso?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Porque ele falou comigo.

O SR. HELDER SALOMÃO – Ah! Com o Senhor? Ele falou diretamente com o Senhor?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Ele fazia parte da diretoria.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quer dizer, ele disse para o Senhor que queria extorquir o sindicato?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Não. Ele não chegou a falar para mim ...

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas, espere aí, dá licença...

O SR. JAIR PINTO LIMA – Ele falou lá na hora que estava fazendo...

O SR. HELDER SALOMÃO – Dá licença, espere um pouquinho, estou perguntando o Senhor e o Senhor está fugindo da resposta.

O SR. JAIR PINTO LIMA – Certo.

O SR. HELDER SALOMÃO - Perguntei o Senhor uma coisa, o Senhor respondeu sim e agora está dizendo não. Isso aqui não é uma brincadeira, isto aqui é uma CPI séria.

O SR. JAIR PINTO LIMA – Uma CPI séria.

O SR. HELDER SALOMÃO – Ele disse para o Senhor ou não disse?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Não. O que eu sei, o que eu sei é que ele fez esse papel lá no sindicato...

O SR. HELDER SALOMÃO – Fiz uma pergunta ao Senhor: quero saber se ele disse ao Senhor ...

O SR. JAIR PINTO LIMA – Certo, vou responder para o Senhor: Se ele assinou, ele concordou, que isso foi lido para ele lá, quando ele fez esse papel...

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor não está entendendo, Sr. Jair. Estou perguntando ao Senhor e quero uma resposta sim ou não?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Certo.

O SR. HELDER SALOMÃO – Ele disse para o Senhor que queria receber propina?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Não, não, isso aí ele não falou comigo. Ele não falou que queria. Quando ele fez e assinou esse papel, leu esse papel aí e assinou.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor disse anteriormente e está registrado no depoimento do Senhor que ele disse diretamente para o Senhor?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Que ele falou comigo?

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor disse isso.

O SR. JAIR PINTO LIMA – Inclusive, Dr. Deputado, eu converso com Jair, converso com todos os colegas, mas isso aí, digo e continuo dizendo: ele assinou sabendo o que estava assinando;ele tinha sobre o valor desse dinheiro aí. Isso eu digo, estava presente, ele estava presente...

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor estava presente na hora também?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Que ele assinou? Eu estava presente.

O SR. HELDER SALOMÃO - Então, o Senhor era mais um presente na hora. Quantas pessoas estavam presentes na hora?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Que me lembro estava eu, ele e o secretário. E se não me engano o menino dele, o filho dele.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Sr. Janio disse que também estava?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Não sei, se estava não me lembro. Mas que sei estava eu, ele e o secretário e, se não me engano,o filho dele. Se tinha outra pessoa não sei. O que tenho na minha consciência é isso.

O SR. HELDER SALOMÃO – Então, o Senhor nega que ele disse para o Senhor.

O SR. JAIR PINTO LIMA - Não. Ele não falou, ele não disse para mim. Ele disse. Estou dizendo para o Senhor que ele assinou sabendo que tinha sobre esse valor que ele tinha pedido ao Dr. Aloísio ou Alemão, não sei, uma coisa assim. A mim ele não pediu não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Isso aqui ele ia falando e o Sr. Geraldo ia escrevendo?

O SR. JAIR PINTO LIMA - Isso.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor acompanhou todo o processo?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Ele estava presente lá, entendeu? O Geraldo acho que leu para ele, escreveu, não sei, uma coisa assim. E ele...

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor estava presente e não se lembra ,de fato, como foi?

O SR. JAIR PINTO LIMA – É porque é muita coisa não é Deputado, é muita coisa que passa pela gente ali dentro e a gente não tem a mente também para ficar, gravar muita coisa assim.

O SR. HELDER SALOMÃO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jair Pinto Lima, bom- dia.

O SR. JAIR PINTO LIMA – Bom- dia.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – No último depoimento do Sr. Mazzoni, que preside o Sindirrodoviários, ele disse que o ex-Deputado João Coser estaria atuando junto ao Alemão, inclusive junto ao Tribunal para que o mesmo obtivesse êxito nas ações judiciais provocadas contra ele. O Senhor conhece bem o ex-Deputado João Coser?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Conheço.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – É amigo do Senhor?

O SR. JAIR PINTO LIMA – Amigo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – È parceiro do ex-sindicato?

O SR. JAIR PINTO LIMA - Nesse aí não posso dizer, porque nesse período eu estava fora.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - O Alemão é amigo do ex-Deputado João Cosér.

O SR. JAIR PINTO LIMA - Isto. Que eu sei é que sou amigo dele desde quando abriu o PT aqui no Espírito Santo. Sou amigo de João Carlos Coser desde quando ele se candidatou a vereador.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Muito obrigado.

Pergunto ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira se deseja formular alguma pergunta.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Não, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Sr. Jair Pinto Lima, agradeço a participação do Sr. nesta CPI que foi de suma importância para os trabalhos.

Solicito à Secretária que acompanhe o Sr. Jair até a porta e que faça entrar no recinto o Sr. Manoel Meirelles, Presidente da Rodocaixa. (Pausa).

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Manoel Meirelles, Presidente da Rodocaixa, gostaria que o Sr. fizesse o juramento de dizer a verdade, somente a verdade perante esta CPI?

O SR. MANOEL MEIRELLES - Juro.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaria que o Sr. declinasse sua qualificação, filiação e dados pessoais completos.

O SR. MANOEL MEIRELLES – Meu nome completo é: Manoel Meirelles dos Santos,filho de Atevaldo Meirelles dos Santos e Eunice Maria dos Santos; Casado; RG n.º 1143490; cobrador da Viação Serrana; residente à rua Travessa II, Vista da Serra I, Serra.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Manoel Meirelles dos Santos, o objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades no contrato de concessão e ou permissão inclusive na fixação dos valores das tarifas, além de investigar as condições na qualidade do atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória, o Transcol.

Gostaria que o Sr. fizesse um breve relato sobre a atuação da Rodocaixa; emitisse alguma opinião referente a ex- diretoria do Sindirodoviários, a atual; SETPES e a atuação da CETURB, para que possamos, daí por diante, formular as perguntas.

O SR. MANOEL MEIRELLES – Com relação à atual diretoria da junta diretiva que se encontra lá não tenho nada contra, foi uma decisão da justiça, recorremos e estamos no aguardo. Com relação ao SETPES não tenho nada a

declarar. Com relação à nossa diretoria anterior também não tenho nada a declarar.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual era sua ocupação na diretoria anterior?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Conselho Fiscal Suplente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual é a atuação da Rodocaixa?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Ela veio para beneficiar o associado, porque fechamos um convênio com o banco BMG que está disponibilizando crédito para os associados. Inclusive quem tem restrições no SPC e Serasa tem acesso ao crédito.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Isso é um convênio com o sindicato?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Não. É um convênio diretamente com o Banco BMG e a empresa, porque é descontado em folha de pagamento.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – No caso o convênio é junto com o SETPES ou com a empresa?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Diretamente com a empresa. São convênios individuais com aval do SETPES.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Sr.Manoel Meirelles, bom-dia. Não entendi bem a função da Rodocaixa.

O SR. MANOEL MEIRELLES - A Rodocaixa é uma cooperativa de crédito. Que faz o quê? Beneficia o trabalhador com empréstimo, tirando o trabalhador das mãos dos agiotas e a financeira com juros elevados.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Então é uma entidade jurídica autônoma, ela não tem uma vinculação com o sindicato dos motoristas?

O SR. MANOEL MEIRELLES - Em hipótese alguma, ela é uma entidade independente.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Mas mesmo assim, o Senhor fazia parte da diretoria do sindicato

O SR. MANOEL MEIRELLES - Fazia parte da diretoria do sindicato como Conselho Fiscal Suplente.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Como se fosse um braço financeiro para auxiliar os motoristas, cobradores, viabilizando convênios com intuito de trazer empréstimos a juros menores?

O SR. MANOEL MEIRELLES –Perfeitamente, trazer o benefício e facilitar o crédito para o trabalhador.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Então o Senhor tinha uma vinculação com o sindicato, conhece bem como funciona e funcionou a diretoria anterior quando esteve à frente, se estão afastados. O Senhor teria algum posicionamento a respeito do por que do afastamento da antiga diretoria?

O SR. MANOEL MEIRELLES - Fizeram uma assembléia e a justiça deu a decisão para ocuparem o espaço no sindicato. Está em poder da justiça e não posso fazer nada.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Inclusive neste documento que ainda vamos checar a sua veracidade, ao final deste texto o Senhor Jair Pollack, caso se confirme a assinatura deste documento, ele diz : " vou entregar tudo, não estou agüentando mais". O que o Senhor teria para comentar a respeito dessa frase?

O SR. MANOEL MEIRELLES - " Vou entregar tudo, não estou agüentando mais", não entendia qual a versão dele. Ele queria extorquir dinheiro, como está claro no documento que ele falou, confirmou e reconheceu firma.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Então o Senhor não sabe de nenhuma possível irregularidade, tanto no Sindicato como na Rodocaixa?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Não, não. Inclusive na Rodocaixa as portas estão abertas para qualquer tipo de investigação. Lá temos um consultor, auditor que é exigido pelo Banco Central.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Um auditor independente, inclusive.

O SR. MANOEL MEIRELLES - Com certeza.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Hoje essa empresa está no seu vigor financeiro positivo?

O SR. MANOEL MEIRELLES - Sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Não tenho nenhuma pergunta a fazer.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Não tenho nenhuma pergunta.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Deputado Geovani Silva.

O SR. GEOVANI SILVA – Não tenho nenhuma pergunta.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Só perguntar sobre este documento assinado pelo Senhor Jair Pollak e redigido pelo Senhor Geraldo Oliveira Mendes, quando o Senhor Jair Pollak, após a escrita do Senhor Geraldo de Oliveira Mendes, diz que: "só se cala com o recurso de cinco mil reais ou com a morte". Mas se calar de quê? O Senhor tem noção?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Aí que não sei, acabei de refletir com o colega. Não sei o que ele queria dizer com isso.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O que levou a ele colocar que na reunião da greve da Aracruz ele vai falar quanto levou.

O SR. MANOEL MEIRELLES - São insinuações dele, ele não tem nada a provar então ele fica ameaçando. Vejo desta forma.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Existem denúncias na CPI que o Senhor teria enriquecimento ilícito, possuindo veículos com valores elevados e incompatíveis a renda do Senhor. Gostaria que o Senhor colocasse se isso é verídico?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Não é verdade e eles vão ter que provar isso. Os bens que tenho hoje... Fui depor na Draco e deixei bem claro: que minha conta está aberta, passei o número da conta, podem entrar com a quebra do sigilo bancário. O que tenho hoje é um Gol . O valor dele hoje é treze mil reais. É o bem que tenho. Depois ele vão ter de provar.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Foi informado à CPI que o Senhor teria um veículo de trinta e cinco mil reais.

O SR. MANOEL MEIRELLES – Perfeitamente, eles vão ter de provar. É um carro importado e eu não sei que carro é esse.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O que o Senhor diz das declarações da pessoa que prestou informações de que teria um carro importado? Qual é a avaliação que o Senhor faz dessa pessoa?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Para mim isso tudo é jogada política. O objetivo do adversário é derrubar quem está aí na mídia, que está no meio da categoria e trazendo benefícios à categoria. O objetivo dele é destruir o seu adversário.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual a movimentação financeira do Sindicato dos Rodoviários/mês?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Esta informação eu não tenho conhecimento.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Nem anual?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Não, não tenho.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Esta pasta que está cheia de papéis ao seu lado, é pertinente ao que estamos debatendo?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Esta pasta é com relação à cooperativa. O trabalhador que paga a mensalidade à cooperativa, ele tem quarenta por cento daquela mensalidade de capital. Então anualmente, após a assembléia, é devolvido esses quarenta por cento do trabalhador. Então eu trouxe para mostrar que já foram feitas devoluções de quarenta por cento do capital do trabalhador, àqueles que se desligaram da cooperativa.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual é a avaliação que o Senhor faz da atual Mesa que preside o Sindirodoviários? Ela está, realmente, pautada para atender aos anseios dos trabalhadores? Qual é a interpretação do Senhor além dessa?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Acho correto a Comissão aí. Acho que deve dar continuidade, porque tem de ter alguém para defender.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Senhor acha que o Sr. Mazzoni à frente do Sindicato...

O SR. MANOEL MEIRELLES – Ah, o Senhor está falando do Sindicato. Confundi, desculpe.

Com relação ao Mazzoni é o que acabei de falar: está na Justiça e a Justiça decidiu.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – A Justiça decidiu liminarmente, é provisória a ocupação do Sr. Mazzoni. O que o Senhor acha do Mazzoni à frente do Sindicato? Qual é a atuação dele? Se ele atua realmente em prol do trabalhador? Pedimos que o Senhor faça um resumo sobre sua avaliação.

O SR. MANOEL MEIRELLES – Eu não vejo que ele está em prol do trabalhador . Inclusive, recentemente, ele soltou um informativo que ele tinha cancelado aquele reajuste de oito por cento e que ia chamar a categoria para a uma assembléia . E ontem ele soltou outro informativo alegando que não conseguiu o cancelamento, inclusive ele até usou dois nomes de entidades: o Ministério Público e o Ministério do Trabalho. Ele disse que teria cancelado o

acordo coletivo e iria renegociar. Então, eu não vejo que ele esteja trabalhando em prol do trabalhador; está iludindo o trabalhador.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Senhor tem alguma ligação com o ex-deputado João Coser?

O SR. MANOEL MEIRELLES – Não.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Senhor já viu alguma ligação transparente do ex-deputado João Coser junto ao Sindirodoviários, conforme foi dito pela Junta Diretiva na pessoa do Sr. Mazzoni na última reunião desta Comissão afirmando que o ex-deputado João Coser estaria intervindo junto à Justiça para que o Alemão, hora afastado, obtivesse êxito para retorno.

O SR. MANOEL MEIRELLES – Jamais acho que o Sr. João Coser vai fazer isso. Conheço o ex-Deputado João Cóser, já estive várias vezes com ele, e ele deixou bem claro que não entra em briga interna de sindicato.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Está franqueada a palavra.

Sr. Manoel Meirelles dos Santos, muito obrigado pela participação.

O SR. MANOEL MEIRELLES – Parabéns pelo trabalho.

Dia 24/09/03 Décima Quarta Reunião Ordinária

Depoentes – Geraldo de Oliveira Mendes e Jair Pollak

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Solicito que o mesmo informe nome completo, filiação, estado civil, RG, qualificação profissional e endereço completo.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Geraldo Oliveira Mendes, filho de Geraldo Jorge Oliveira e Anita Mendes Oliveira, casado, RG n.º 288 516 – ES, motorista, residente à rua Capitão Vieira de Melo, n.º 132, Vila Garrido, Vila Velha.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Solicito ao Sr. Jair Pollak que preste juramento.

V.S.ª jura dizer a verdade e somente a verdade?

O SR. JAIR POLLAK - Sim.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Solicito que o Sr. Jair Pollak informe sua filiação, ou seja, qual é o nome de seu pai e de sua mãe, o seu endereço e sua qualificação profissional?

O SR. JAIR POLLAK – Meu nome é Jair Pollak, filho de Frederico Pollak e de Ida H. Pollak; sou residente em bairro El Dourado, rua Oiapoque, nº 2, Viana – ES. Sou motorista.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual o número da identidade do Senhor?

O SR. JAIR POLLAK – 288.721.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jair Pollak, recebemos na última reunião da CPI do Transcol, cópia de uma carta constando o Cartório Azevedo, de reconhecimento de firma. Essa carta foi entregue pelo Sr. Geraldo Oliveira Mendes. Daí a iniciativa desta Comissão em fazer a acareação com o Sr. Geraldo e com o Sr. Jair Pollak. Nesta carta contém alguns textos, que de uma certa forma interpretados pelos membros da CPI, deixam o Sindicato e a eleição do Sindicato sob suspeição.

O Senhor reconhece esta carta?

O SR. JAIR POLLAK – Reconheço a minha assinatura.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - A assinatura é do Senhor? Eu queria só fazer algumas perguntas pontuais e queria que o Senhor me respondesse Sim ou Não.

A assinatura é do Senhor?

O SR. JAIR POLLAK - A assinatura é minha.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Esse texto foi preenchido e o Senhor tinha ciência do texto da carta?

O SR. JAIR POLLAK – Não.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Senhor assinou um documento em branco?

O SR. JAIR POLLAK - Assinei um documento em branco. Infelizmente, no meio de outros documentos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O que está dito nesta carta não era vontade do Senhor? Não são as palavras do Senhor?

O SR. JAIR POLLAK – Não, Senhor.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Escritas pelo Sr. Geraldo de Oliveira Mendes?

O SR. JAIR POLLAK – Não, Senhor. Jamais. Apesar que sou uma pessoa que foi criada na roça, no cabo da enxada, não tenho muito estudo, mas eu não seria tão otário ou burro de escrever uma coisa para eu mesmo me prejudicar. Seria impossível.

Esse documento, eu assinei ele... Na época em que assumimos o Sindicato, fui convidado para assinar uma documentação para formar a Rodocaixa, e eu, infelizmente eu li, dei umas 12 ou 14 assinaturas na documentação, fui convidado pelo Sr. Geraldo, eu li umas quatro folhas na verdade e, depois, fui assinando o resto, olhando a documentação e fui assinando. Mas não sabia que teria uma folha no meio dessa documentação em branco para amanhã ou depois eu ser prejudicado. Fui saber muito depois que tinha acontecido isso.

Portanto, tenho um documento aqui na mão, que o Sr. Geraldo pediu três funcionários da Viação San Remo para assinar um documento, eles estão com processo na Justiça. Gostaria até de entregar essa cópia para V.Exas. lerem. Essa cópia pode ficar com V.Exas. Então, esse documento é uma cópia para provar também que não só eu fui enganado por ele, mas mais três companheiros da Viação San Remo, devido a uma questão insalubre, porque saiu um direito dos trabalhadores da San Remo e o Sr. Geraldo pediu essas três pessoas para assinar e não os deixou ler sequer esse documento. Eles desconfiaram, não receberam a quantia de dois mil que ele queria pagar para eles, que era uma quantia bem mais alta, setenta e poucos mil, parece. E eu recebi esse documento dos três companheiros e eu, infelizmente esse companheiro aí fez isso comigo, não só ele como a diretoria lá, o Alemão, e eu peguei e fui saber muito depois disso que tinha acontecido isso. Inclusive, procuraram os cartórios onde tenho firma reconhecida e reconheceram a firma.

Gostaria até de pedir a V.Exas. que exijam aquela documentação que assinei na época, não estou bem a par se são doze ou quatorze assinaturas, que assinei para formar a Rodocaixa. E no meio dessa documentação eu assinei, dei essa assinatura. Depois ele apareceu com isso aqui, soltando para a categoria. Isso aí já está registrado na Polícia Civil, na Polícia Federal e no Ministério Público Estadual. Registrei isso como fui enganado. Então, vou processar essas pessoas que fizeram isso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito à Secretária que faça a leitura desta carta, na íntegra, para que possamos dar andamento à reunião.

> (A Srª Secretária lê a carta de 11 de agosto de 2000, entitulada “Palavras do Sr. Jair Pollak”, entregue à Comissão do Transcol na reunião do dia 24.09.03)

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jair Pollak, vou fazer uma pergunta muito objetiva e pontual para que possamos adiantar essa acareação. Para não ter nenhuma dúvida, pedimos à Secretária para fazer a leitura dessa carta.

Inclusive, tem um trecho que diz algo que nos espanta: “...se renunciei, eu estive aqui alguns dias atrás e falei com o Dr. Eloir que estava precisando de pelo menos cinco mil reais. É a única maneira de calar a minha boca ou

então me matando.” É um ponto muito forte dessa carta e gostaria só que o Senhor respondesse Sim ou Não.

Em momento algum ou em hipótese alguma isso aqui foi dito pelo Senhor?

O SR. JAIR POLLAK – Não. Eu...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaria que o Senhor entendesse que vamos chegar em todas as perguntas e vamos querer escutar tudo que o Senhor tem a nos dizer, pode ficar tranqüilo.

O Senhor em momento algum disse ou estava junto com o Sr. Geraldo para que o mesmo pudesse escrever esta carta, o Senhor assistindo? Responda Sim ou Não.

O SR. JAIR POLLAK – Não. No dia, como já falei, fui chamado por ele na sala, inclusive meu filho estava comigo. Aqui nesta reportagem eles mentiram. Eles estão falando que tinha diretores nessa sala. É mentira deles, porque não tinha. No dia que assinei essa documentação fui chamado por ele só na sala e assinei essa documentação. Li umas quatro folhas. Dei umas doze, ou quatorze assinaturas, não estou lembrado, sem saber. Porque não iria assinar um documento me prejudicando. Jamais. E, também, jamais fui na sala. O único dia em que fui na sala do Dr. Eloir, foi um dia que eu era diretor de base. Quase não ia no Sindicato. O único dia que fui na sala do Dr. Eloir foi o dia em que eu fui até no sindicato, no horário mais ou menos de quatro horas, resolver problema de uma cobradora que foi demitida, conversar com o advogado. Aí sim fui convido a ir na sala do presidente. Nesse dia, como é de costume dele colocar o revólver em cima do balcão, ele falou assim: “Tem jeito de você agüentar ai até cinco e meia, cinco horas, até o doutor entrar aqui, porque ele precisa falar com você.” E eu esperei. Mas jamais estava esperando que ele ia me chamar na sala para me oferecer dinheiro de propina.

Ele abriu a pasta dele e tirou quatrocentos reais e falou que aqueles dez diretores - tenho o nome deles aqui e vou passar - que foram escalados naquela época, para no dia oito, no dia nove de maio de 2000 ir lá parar os caminhoneiros, e paramos dois dias... Daí a uma semana fui, recebi esse convite para ir lá e tive a surpresa do Dr. Eloir me chamar na sala para me dar uma quantia de quatrocentos reais, um dinheiro que tinha saído por fora da negociação. E naquele momento passou pela minha cabeça que a única prova que teria era pegar os quatrocentos reais e devolver em alguma conta. E o que eu fiz? Peguei esse dinheiro, coloquei no bolso, fui na cidade, procurei Dr. Aércio, advogado que eu conheço há dezessete anos e perguntei o que eu deveria de fazer. Ele inclusive está disposto a vir depor aqui, se for preciso.

Eu procurei Dr. Aércio para ver o que deveria fazer. Ele imediatamente falou que eu deveria devolver esse dinheiro, pois era de corrupção e não acharia justo ficar comigo. Aí ele tentou ligar para a Justiça, pegar o número da conta da Justiça Federal para mim depositar, devolvendo. Não conseguiu. Ligou para o Sindicato de Carga, não conseguiu. Repetiu seis vezes ligando para o Sindicato Setpes, que é o Sindicato Patronal, que quando o Sindicato pedisse, que representa a categoria mas é coligado com o Sindicato Patronal,... Então ele achou que eu deveria depositar e conseguiu o número da conta do Sindicato Setpes e eu fui ao Banestes. Tenho o recibo aqui, tenho

o comprovante original e depositei - devolução de dinheiro indevido - na conta do Sindicato Setpes.

A partir desse momento passou uma semana - eu trabalhando à noite, meu horário de sábado, na época, de final de semana era das seis à 0h40 - daí a uma semana fui perseguido por motoqueiros arrancando revólver para mim, lá em Campo Grande, e tudo isso está registrado em ocorrência. Vagabundos foram lá, mandado da diretoria, eu falo assim, ou não sei de quem, do Geraldo ou do alemão, do segurança dele, que é militar e me ameaçou. Daí para frente fui perseguido.

Portanto, Dr. Jader entrou com processo na Justiça pedindo que a empresa me colocasse na reserva na parte da manhã, porque eu não poderia nem trabalhar à noite mais porque fiquei com medo. Eu nunca fui perseguido por nada, nunca fui chamado numa delegacia, a não ser depois que infelizmente entrei nessa Chapa, com o Sr. Alemão. Tenho tudo registrado aqui e posso até fornecer depois para vocês tirarem cópia das denúncias. Imediatamente a delegada da Polícia Civil chamou o Alemão na Delegacia de Jucutuquara, mais o segurança dele, que é militar, na delegacia. Depois abriu processo, foram chamado ao juiz duas vezes. Aí é que eles pararam de me perseguir, pelo menos não rodearam mais a minha casa. Mas chegaram a rodear a minha casa e tenho testemunha dos vizinhos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor me forneceria a cópia desses boletins de registro?

O SR. JAIR POLLAK - Sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Solicito que encaminhe à Secretária, para que possamos fazer cópia desse documento onde o senhor alega ameaças.

O senhor pode me informar o nome do policial militar que trabalha com o Sr. Alemão?

O SR. JAIR POLLAK - Tenho uma ocorrência da Polícia Civil e tenho até do quartel. Denunciei o policial no quartel. Aqui tem a ocorrência de Viana. Depois que fiquei sabendo pelos vizinhos tornei a voltar na delegacia de Viana.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - O senhor pode me informar o nome do policial militar que trabalha com o Alemão?

O SR. JAIR POLLAK - Cláudio Suzano Vieira. Era segurança dele na época

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Solicito que seja tirada cópia do documento.

Sr. Jair, nesse documento que o senhor diz que em momento algum estava presente no preenchimento dele, conforme alegação do Sr. Geraldo, nesse documento diz que seria realizada uma nova eleição do sindicato. O senhor fez parte da chapa que elegeu o Alemão como presidente? Sim ou não?

O SR. JAIR POLLAK - Não. Na época que assinei esse documento já estávamos eleitos há quatro meses. Aqui no depoimento eles estão mentindo. Não fui convidado pelo Alemão pedindo dinheiro a eles não. Jamais.

A SRA. BRICE BRAGATO - Em que data o senhor assinou esses quatorze documentos?

O SR. JAIR POLLAK - Nessa data do dia 11 que está aqui.

A SRA. BRICE BRAGATO - A data é essa mesma?

O SR. JAIR POLLAK – É, dia 11.E gostaria muito que vocês...

A SRA. BRICE BRAGATO – E o senhor viu que tinha uma folha em branco no meio da documentação?

O SR. JAIR POLLAK - Não, gostaria até que os senhores pedissem essa documentação com essa assinatura...

A SRA. BRICE BRAGATO - Na época que o senhor assinou viu que tinha uma folha em branco?

O SR. JAIR POLLAK - Não, ou então não teria assinado.

A SRA. BRICE BRAGATO - Não viu. Quando o senhor ficou sabendo dessa carta?

O SR. JAIR POLLAK - Fiquei sabendo uns quatro meses depois. No primeiro acordo coletivo que houve em 2000 foi feita essa assembléia antes da grave, da paralisação, uma semana antes da greve dos caminhoneiros. A própria diretoria foi convidada antes de ir para a assembléia para decidir o salário de oito por cento na época, quando o sindicato estava pedindo vinte e três por cento e na realidade as empresas pagaram oito por cento. O próprio gerente da empresa, da Viação Brisamar, sem querer ele soltou, quando reclamei com ele, porque saiu um anúncio no jornal A Tribuna de que os empresários pediram vinte por cento de aumento. Então falei: por que as passagens vão aumentar vinte por cento se nosso aumento foi de quatro por cento? Foi quando ele falou que nosso aumento tinha sido de oito por cento, e não quatro. Eu falei : cadê os quatro? O Sr. Alemão Francisco Goretti comeu? Aí ele ficou na dele.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Como é o nome desse gerente?

O SR. JAIR POLLAK - Esqueci o nome dele nesse momento; depois eu falo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Queria fazer uma pergunta cujo intuito está baseado nesta carta. Uma vez que o senhor fez parte do sindicato, do Sindirodoviários, gostaria de saber qual a ligação que tem o Sindirodoviários com o Setpes. O Sindicato dos Rodoviários atende realmente à demanda dos trabalhadores ou existe, conforme denúncia protocolada nesta CPI, e dito inclusive pelo Sr. Mazzoni, um conluio entre o Sindicato dos Rodoviários e o Setpes. Gostaria de saber o que o senhor tem a me dizer sobre isso.

O SR. JAIR POLLAK - Existe sim. Por quê? Primeiro a nossa chapa na época foi bancada pelo Setpes, pelo sindicato do Setpes.

A SRA. BRICE BRAGATO - O que o senhor quer dizer com bancada?

O SR. JAIR POLLAK – Bancava financeiramente a campanha.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Jair Pollak, quero que o senhor me responda quanto custou para o Setpes bancar a campanha do Sindirodoviários. Qual a estimativa que o senhor pode me passar?

O SR. JAIR POLLAK - Não sei a quantia, mas na época foi a campanha, como se diz, ... As outras chapas de oposição à nossa falavam que estava sendo uma campanha milionária, pelo material que nós soltávamos.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O material era fornecido ou era repassado o recurso para que o sindicato fizesse?

O SR. JAIR POLLAK - Isso eu não posso afirmar. Só posso afirmar que o sindicato Setpes bancou a campanha do Alemão.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Quais eram os materiais diferenciados das outras chapas? O que na chapa do Alemão tinha que poderia provocar a interpretação de que existia uma chapa rica em relação às outras?

O SR. JAIR POLLAK - O material sempre era melhor do que o das outras chapas. O das outras chapas era mais simples e o nosso era o melhor, material mais caro. Por isso que falo que essa campanha não ficou barata na época.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Teve carro, Sr. Pollak? Veículos, automóveis?

O SR. JAIR POLLAK - Carro tinha das próprias pessoas, ...

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - E o combustível?

O SR. JAIR POLLAK - O combustível era bancado por alguns políticos na época.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Por exemplo?

O SR. JAIR POLLAK - E eu acho que também empresários, que o Alemão nem citava. Ele dizia: vai abastecer em tal posto que tem tantos mil litros.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O senhor se lembra em quais postos eram abastecidos na campanha? Pelo menos alguns?

O SR. JAIR POLLAK - O posto que eu abastecia sempre, inclusive meu carrinho velho, que tenho até hoje, um Prêmium, era depois de Alto Lage, de lá para cá, onde abastece agora carro a gás. Não sei qual o nome.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Toninho Bourguinon

O SR. JAIR POLLAK - É esse posto aí. Pelo menos o meu carrinho velho que na época ...

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O senhor chegou a participar de alguma reunião entre a chapa dos senhores e o Setpes, para discutir sobre a eleição?

O SR. JAIR POLLAK - Não, sobre isso aí era o Alemão que se reunia sozinho. Só reunia o pessoal da chapa, na época.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Então na verdade o Setpes ajudou porque entendia que a chapa do Alemão era melhor para o Setpes?

O SR. JAIR POLLAK - Acredito eu que ele fez um compromisso. Portanto, quando nós fomos eleitos, os companheiros rodoviários – e eu estava no sistema há vinte e cinco anos - quando viram que fomos eleitos e eu fazia parte da chapa, eles começaram a fazer denúncia. Na Santa Zita está acontecendo isso, na Satélite está acontecendo isso, na Brisamar está acontecendo aquilo. Aí levei umas três folhas e disse: Olha, está acontecendo isso nas empresas. Quando coloquei na mesa do Sr. Francisco Forrechi ele pegou e falou na minha cara: Jair, você está ficando doido? Eu não posso fazer nada contra os empresários porque o Setpes bancou a nossa campanha! Eu estou comprometido! Falou na minha cara, sempre com um revólver em cima do balcão. Com todos os diretores que ele conversava ele tinha uma arma em cima do balcão.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Jair Pollak, baseado no que está escrito nesta carta - segundo o Sr. Geraldo, escreveu através das

palavras do senhor, e o senhor diz que não - para calar a boca do senhor necessitaria de cinco mil reais.

Queria que o senhor me dissesse uma coisa: na interpretação do senhor, qual o objetivo que o Alemão tinha - porque não está mais ocupando a presidência do sindicato - à frente do sindicato? O senhor acha que ao invés de se eleger para defender os interesses da categoria ele fazia o quê? O senhor está sob juramento. Tudo que está falando está sendo registrado e o senhor está sob juramento.

O SR. JAIR POLLAK - Como eu já falei, se ele se comprometeu na campanha é porque não poderia trabalhar a favor do trabalhador. Ele fazia aquilo que era melhor para os empresários. Num acordo coletivo, por exemplo, se um aumento deveria ser, como foi na época, de 8%, ele convocou a própria diretoria antes de ir para a assembléia aprovar - ele não soltava convite nenhum para a categoria, para justamente não dar muita gente - ele chamou os quarenta diretores na sala e pediu, e os diretores eram obrigados a levantar a mão para aprovar aqueles 4%. Como ele ameaçava todos os diretores, na hora de aprovar alguma coisa ele fazia aquela pressão.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O Alemão ameaçava com revólver?

O SR. JAIR POLLAK - Não; ele tinha sim uma arma em cima ...

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - E toda vez que ele estava em reunião ele colocava o revólver sobre a mesa e estava acompanhado desse policial militar?

O SR. JAIR POLLAK - Sempre tinha um segurança dele do lado dele.

A SRª BRICE BRAGATO - Era sempre o mesmo ou variava de segurança?

O SR. JAIR POLLAK - Ele tinha dois seguranças na época. Chamavam ele por Godói. Não sei se o nome dele era Godói. Num dia era um, no outro dia era outro.

A SRª BRICE BRAGATO - Um é o que o senhor já deu o nome; o outro era o Godói. Todos dois policiais militares?

O SR. JAIR POLLAK - Godói, não sei se o nome dele é esse ou se é apelido. Conheci ele como Godói. Todos dois militares.

A SRª BRICE BRAGATO - Senhor Pollak, a carta apareceu mais ou menos em dezembro de 2000. O senhor falou uns quatro meses depois. As assinaturas foram em agosto. A carta apareceu depois que o senhor devolveu os quatrocentos reais em juízo? De quando é o depósito de quatrocentos reais, esse depósito que o senhor fez no Banestes em favor do Setpes?

O SR. JAIR POLLAK - Está aqui. Tenho o original, se quiserem tirar cópia. Mas eu já tenho uma cópia.

A SRª BRICE BRAGATO – 11 de setembro de 2000, exatamente um mês depois da data que o senhor assinou os papéis. O senhor acha que a carta foi um troco, uma revanche, uma vingança porque o senhor de certa forma denunciou os quatrocentos reais? Por que esta carta apareceu?

O SR. JAIR POLLAK - Acredito que sim, porque depois que fiz esse depósito - não sei como eles ficaram sabendo, porque esse dinheiro entrou na conta do Sindicato Setpes - daí uma semana fui perseguido por motoqueiro dentro de Campo Grande e solicitei a polícia. Debaixo do sinal dois caras na moto, o carona arrancou o revólver para mim e dei uma guinada com o ônibus para cima do cara. Liguei para a polícia e a polícia foi atrás...

A SRª BRICE BRAGATO - Essa letra é de quem, Sr. Pollak?

O SR. JAIR POLLAK - Do Sr. Geraldo.

A SRª BRICE BRAGATO - O senhor reconhece a letra como sendo dele?

O SR. JAIR POLLAK - Acredito que é dele porque ele que me chamou na sala para assinar a documentação. Ele como secretário era responsável pelo setor.

A SRª BRICE BRAGATO - Sr. Geraldo, o senhor tem testemunha de que ele assinou essa carta?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Tenho.

A SRª BRICE BRAGATO - Na presença do senhor?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Na minha presença, com o vice-presidente Jânio.

A SRª BRICE BRAGATO - Qual era o interesse de os dois juntos fazerem uma carta dessa? Por que o senhor ajudou?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - O Jair...Esses quatrocentos reais que ele diz, o Jair participou de uma greve conosco em Aracruz..

A SRª BRICE BRAGATO - Não perguntei nada sobre os quatrocentos reais.

O senhor está dizendo que escreveu, e ele está dizendo que a assinatura é dele. Está dizendo que assinou em branco e depois apareceu esse conteúdo, e o senhor está dizendo que o senhor escreveu e ele assinou. Ele assinou na presença de mais alguém? Segundo o senhor ele assinou.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Sim. Na presença do filho dele e do vice-presidente.

A SRª BRICE BRAGATO - Como é o nome do vice-presidente?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Jânio Oliveira Sena.

A SRª BRICE BRAGATO - O senhor disse que não tinha o vice-presidente.

O SR. JAIR POLLAK - Ele está mentindo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Senhores, aqui quem pergunta são os Deputados e os senhores respondem.

A SRª BRICE BRAGATO - O senhor está dizendo que tem uma testemunha e ele está dizendo que não.

Quero saber por que o senhor escreveu para ele um conteúdo denunciando que ele chantageou o presidente. Se o senhor escreveu e ele assinou, se é verdade o que o senhor está falando, os dois estavam em comum acordo. Tinha uma concordância do senhor com a chantagem. Como os dois...

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - É isso que quero explicar. V.Exª não está querendo deixar eu explicar

A SRª BRICE BRAGATO - Vou deixar o senhor explicar.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - O Jair vinha pressionando o presidente há muito tempo, desde a greve de Aracruz. Toda a greve que participamos o diretor acha que está entrando dinheiro, está levando grana. Esses quatrocentos reais que ele disse que recebeu do Dr. Luiz, é uma inverdade. O Jair está falando mas não olha no meu olho. É um crente, evangélico, eu também sou.

A SRª BRICE BRAGATO - Mas explica o porquê que os dois estavam juntos fazendo isso.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Vou explicar o porquê. Esses quatrocentos reais ele pegou emprestado com o Dr. Luiz, o emplacamento do carro dele estava vencendo. Depois ficamos sabendo que ele chamou o Josué Goulart e disse: “Josué, eu te empresto quatrocentos reais, faz o depósito igual eu fiz também.” Esse Josué Goulart, quando esse Senhor diz que o Alemão o perseguiu, o sindicato o perseguiu; é o contrário. Está na Delegacia de Crimes Contra a Vida, ele pegou o Josué Goulart, levou num matador em Cariacica, Valdeci, propôs vender o carro dele para pagar o pistoleiro para matar o Alemão.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Como é o nome do matador?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Procurou o Valdeci. Está tudo na Delegacia de Crimes Contra a Vida.

A SRª BRICE BRAGATO - É esse mesmo da carta? Valdeci Rodrigues Pereira?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Não, não é esse não. Não tem nada a ver esse aí. Então, procurou esse Valdeci e Valdeci falou assim: ”Eu não mato.” Porque o Valdeci não sei se é ainda encostado pela Viação Santa Zita.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - O Valdeci disse o quê?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Procurou o Valdeci para o Valdeci fazer o trabalho. O Valdeci falou: “Eu não vou fazer o trabalho não..”.

A SRª BRICE BRAGATO - Fazer que trabalho?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Matar o Alemão.

“Eu não vou fazer o trabalho, mas te arrumo dois.” Eu fui lá e vi o Valdeci. Então aí ... junto com o Josué Goulart, também diretor do Sindicato, é aquele diretor que perdeu os quatro filhos em Praia Grande, parece. Então, esse diretor foi ao sindicato e foi o momento em que o Alemão pegou e chamou o advogado e levou até a Delegacia de Crimes Contra a Vida, o Josué Goulart depôs contra o Jair Pollak, que não ia participar de matança.

É tudo inverdade quando ele diz que o Setpes financiou campanha do sindicato; outra inverdade porque eu fiquei no Serasa até o ano de 2002, depositado foi tudo cheque meu as gasolinas, procuramos o pai do Sr. Marcelo para nos ajudar, o Prefeito Aloísio Santos na época. É tudo inverdade. Assinatura é dele, ele ditou, eu escrevi perante o vice-presidente Jânio Oliveira Sena.

A Deputada me fez a pergunta e eu respondo se houve uso... Inclusive, os Deputados me perguntaram se houve uso de má-fé meu. Não é que houve uso de má fé não, Deputada. A gente estava tentando resguardar porque o Jair, ele entrou no sindicato pensando em ficar rico e no sindicato ninguém fica rico. Sindicato não é trampolim para ficar rico. Quando ele veio para a chapa, quando olhou a ata, esse homem ficou doido no dia em que viu a Ata porque viu que ele não estava na Executiva. Faça uma pesquisa na base, vê se a base quer esse Jair Polak.

A SRª BRICE BRAGATO - Veja bem. Nós não vamos discutir o desejo da base, porque a eleição já definiu. Deixa isso ser resolvido lá.

O senhor está dizendo então que o senhor escreveu uma carta para o Pollak assinar, chantageando o Alemão para proteger o Alemão.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - É para proteger a mim mesmo, porque o sindicato é uma empresa, Excelência.

A SRª BRICE BRAGATO - Mas a forma que o senhor encontrou de proteger o Alemão ...

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Não é proteger o Alemão, é proteger a mim mesmo.

A SRª BRICE BRAGATO - Proteger o Senhor, o Sindicato, todos juntos, foi chantegear o Presidente.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Não, a chantagem foi dele.

A SRª BRICE BRAGATO - Sim, mas o senhor escreveu a carta sem concordar?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não, ele concordou porque ele leu.

A SRª BRICE BRAGATO - Veja bem; suponhamos que o Jair pedisse um favor para mim: “Quero chantagear o Alemão, escreve aí para mim.” Para eu topar de escrever fazer um favor para ele, tenho que concordar. Ou o Senhor era tão amigo pessoal que fez um favor de amigo para amigo? Sou contra, acho isso o fim da picada, mas não posso negar porque gosto muito do Sr. Polak e vou colocar aqui a minha letrinha para... não tenho como resistir ao pedido de um amigo. O que é que está por trás desse combinado dos dois, se é que foi feito em comum acordo?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Deputada Brice, o Jair Pollak estava bombardeando todos, entendeu? Quem estava usando de má-fé era ele, não era nem eu. Ele chegou para mim e falou assim na minha sala: “Geraldo, eu quero falar com o Alemão.” Mas como o Alemão já estava sabendo de várias “coisinhas” do Jair, “Alemão está fazendo isso; Alemão está recebendo tanto, que o Alemão recebeu tanto”, ou seja, umas coisas sem provar, o Alemão estava aborrecido e falou assim: “Recebe o Jair para mim.” Eu falei a ele que não ia receber o Jair sozinho não por causa do seguinte: eu estou tão escaldado nesse negócio que quero uma testemunha comigo para dizer o que falei, porque está difícil. Falei: Jânio, vamos lá comigo conversar com o Jair? Chamei-o à minha sala.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Chamou quem?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – O Jânio Oliveira Sena, que é o vice-Presidente. Inclusive o Sr. Jair também estava mas depois saiu na hora em que... ou seja, o Sr. Jair Pinto Lima também estava no início, até no meio da conversa ele estava mas depois saiu. Aí conversamos.

A SRª BRICE BRAGATO – Quem é Jair Pinto Lima?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Jair Pinto Lima é o Tesoureiro do Sindicato. Ele estava junto até meados da conversa e depois saiu. Então, ele começou a conversar e eu disse: Sr. Jair, escreve isso que você está

falando para mim? Porque achei um absurdo também. Escreve isso que você está falando para mim? Não, escreve você.

A SRª BRICE BRAGATO – Quem deu a idéia de escrever a carta então foi o senhor?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Eu pedi a ele que escrevesse aquilo que ele estava falando para eu passar para o Presidente, o pedido dele. “Presidente, o Jair Pollak está pedindo isso aqui”.

A SRª BRICE BRAGATO – Como é essa participação?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Como assim, Srª Deputada?

A SRª BRICE BRAGATO – O senhor então era o porta-voz do Pollak? O senhor se ofereceu como porta-voz?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Isso, como porta-voz do Pollak.

A SRª BRICE BRAGATO – Sem ter nenhuma concordância?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não. V.Exa. frisou certo, como porta-voz dele. Cheguei para ele e disse: Jair...

A SRª BRICE BRAGATO – O senhor achava isso um absurdo ou uma coisa natural?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Absurdo é tentar extorquir.

A SRª BRICE BRAGATO – Mas o senhor se propôs a levar o pedido de extorsão?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Eu me propus, é o que ele pediu.

A SRª BRICE BRAGATO – E não considera isso como conivência, se é verdade que isso foi feito mesmo?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Foi feito por mim sim.

A SRª BRICE BRAGATO – Mas o senhor acha que houve conivência do senhor com isso ou não?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Deputada, não entendo como conivência não. Entendo como me resguardar futuramente.

A SRª BRICE BRAGATO – Quer dizer, o senhor dá a idéia, escreve com sua própria letra, leva para o Presidente mas não se considera cúmplice. Acha que o senhor não teve nenhuma participação nisso?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não, eu não considero cúmplice da extorsão. Jamais pensei em extorquir nada de ninguém, só que pedi para ele escrever de punho próprio e ele não...

A SRª BRICE BRAGATO – Sr. Presidente, ele citou que o vice-presidente estava presente e que o tesoureiro ficou até a metade da conversa. Acho que seria um passo a CPI convocar essas testemunhas para ver se elas estavam, se participaram, o que houve lá e o filho também que é outra testemunha.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Iremos ao final deliberar a respeito disso.

Sr. Geraldo Oliveira Mendes, vamos partir da premissa de que o senhor estava fazendo uma aproximação do Sr. Jair Pollak com o Alemão; se tudo isso que está aqui foi feito com a anuência do Sr. Jair Pollak e escrito pelo Sr. Geraldo Oliveira Mendes. O Alemão estava disposto a pagar cinco mil reais?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Não, até porque não tinha.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Então pergunto ao senhor, é aí que vem agora o "x" da questão. Se o senhor sabia que o Alemão não tinha cinco mil reais, se sabia inclusive que esse é um fato que não deve existir numa negociação sindical, por que preencheu essa carta?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Porque o Jair exigiu que eu preenchesse.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Mas o Jair obriga o senhor a preencher o que ele quiser?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Não, não obriga. Eu só preenchi o que ele ditou. É isso Jair que você quer? Perguntei umas cinco vezes.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O senhor não acha que poderia ter se recusado?

A SRA. BRICE BRAGATO – Presidente Marcelo Santos, como ele iria se recusar se foi ele quem sugeriu que o outro escrevesse a carta? Então, na melhor das hipóteses, ele estimulou o outro porque era parte ou de má fé para pegar o outro lá na frente se é que essa carta existiu. É isso o que estamos tentando entender.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – É pelo menos estranha uma carta que foi proposta a sua elaboração pelo senhor, assinada pelo Sr. Jair, e não quero também aqui estar isentando o Sr. Jair. Mas, o conteúdo dela é muito forte. E tem coisas aqui que o senhor sabia, como disse agora que o Alemão não poderia cumprir, porque não tinha cinco mil reais, um exemplo claro aqui agora. Mas, o senhor é que propôs a carta.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Até porque ele aceitou.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Qual é o motivo que o senhor está propondo uma carta, uma vez que achamos que conversas desse tamanho podem acontecer através de conversa.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - É incrível! Se eu chegar para o Alemão hoje e disser: Alemão, o Jair esteve na minha sala e falou que se você não der cinco mil a ele você vai ter que matar ele. Eu falar...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Que vai ter que matar ele por quê motivo? Quais os motivos que o Jair Pollak falou que teria que matá-lo para que não acontecesse o quê? Denúncias ao sindicato?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - É o que diz a carta. Provavelmente isso.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Bom dia a todos, Sr. Presidente, Deputado Marcelo Santos, Srª. Deputada Brice Bragato, Sr. Jair Pollak, Sr. Geraldo Oliveira Mendes e a todos que nos ouvem. É uma situação até preocupante, Sr. Presidente, até porque eu nunca vi isso. Uma pessoa que assina como se estivesse assinando a própria sentença. Isso é um fato estranho. Primeiro que é estranho. Os senhores já colocaram muito bem nas perguntas anteriores, mas é um fato estranho. Primeiro que uma pessoa aceite que outra faça uma carta, escreva essa carta, esse documento, melhor falando e que compromete a mesma que vai assiná-la. O primeiro passo é muito estranho. Mas o nosso papel é fazermos os questionamentos com isenção. Mas queremos registrar que é muito estranho. Segundo, a questão que não ficou muito bem esclarecida é que ao final desse documento tem uma parte que fala o seguinte: “Antes d o dia 02, melhor falando, eu vou entregar tudo, não estou agüentando mais”. Eu queria, em cima dessa frase, perguntar ao Sr. Geraldo Oliveira Mendes, se ele poderia nos ajudar, esclarecer o que significa, “vou entregar tudo, não estou agüentando mais”. O quê significa isso?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Essa pergunta é feita ao Jair, porque foi ele quem ditou para mim.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Então eu vou fazer a pergunta ao Sr. Jair, porque é muito estranho uma pessoa assinar alguma coisa, um documento que vai servir de prova contra ele. Que eu saiba, é uma auto confissão. O Sr. poderia Sr. Jair nos explicar melhor, principalmente o que aconteceu de fato?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Jair Pollak.

O SR. JAIR POLLAK – Como já falei, jamais... é até uma brincadeira o cara vir aqui para contar tanta mentira de que eu iria assinar um documento me prejudicando, como está escrito na carta. Como falei, dei doze ou quatorze assinaturas que ele me chamou se eu concordava formar a Rodocaixa, eu peguei, como falei antes, li quatro folhas mas não li tudo porque eram diversos

documentos, foi um erro meu porque devia olhar tudo, deveria ter olhado tudo. Fui virando as folhas e assinando, jamais pensaria que no meio dessa documentação teria uma folha em branco e estava assinando uma coisa que amanhã ou depois iria me prejudicar.

Apesar de ser uma pessoa de pouco estudo, fui criado na roça, como falei, vinte e cinco anos de ônibus e caminhão, tenho trinta e um anos de trabalho hoje estou encostado pelo INSS por problema de audição, pressão alta, jamais iria fazer. A respeito do que ele também tocou no assunto sobre Alemão, eles ameaçaram um outro companheiro que era da mesma chapa, um tal de Josué Goulart, na época esse rapaz estava do meu lado, fizemos até uma paralisação na empresa devido a uma demissão e depois o Alemão convocou uma reunião com a diretoria para me excluir da diretoria, depois ele convocou outra assembléia como se estivesse convocando a categoria, mas, na verdade, foi só auditoria para me excluir da diretoria e consegui dobrar esse rapaz que, segundo ele, porque tenho fita gravada dele que falou que foi pressionado senão ele não estaria mais vivo, esse Josué...

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Jair, o senhor tem fita gravada desse Josué dizendo o quê?

O SR. JAIR POLLAK – Dizendo que ele foi ameaçado por Alemão, Jânio e seus seguranças se ele não fosse na Delegacia, Polícia Civil lá na Darc registrar uma queixa como eu... esse Josué foi à minha casa e lá na minha casa tive um papo com ele que eu ia comprar um revólver por quatrocentos reais e tinha contratado dois pistoleiros por três mil reais para matar Alemão. Foi uma surpresa também quando recebi esse documento através do Inspetor da empresa que tinha acontecido isso. A Polícia Civil foi à minha casa procurar a arma com ordem do juiz... tenho todos os documentos registrados, tive uma surpresa quando a polícia civil, o Delegado Dr. André mais três policiais foram à minha casa com ordem do juiz procurar a arma, só que tem dezessete anos que sou evangélico e não tenho arma. Falei com o Dr. André: O Senhor pode entrar...a primeira coisa quando encostei com o meu carro na minha garagem os policiais reviraram minha bolsa e acharam foleto da igreja.

Chamei Dr. André para a minha casa e falei: a casa está aberta para o Senhor pedir aos policiais para olhar se eu tenho arma ou não. O Delegado me pediu desculpas e o próprio Delegado, na época, numa quinta-feira, pediu que eu fosse na segunda-feira registrar uma queixa contra Alemão. Tenho um processo na justiça contra o Alemão como ele fez essa acusação; e a polícia nesse dia em que foi na minha casa não encontrou arma, depois vou também fornecer uma cópia do que foi registrado na Polícia Civil.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Solicito ao Sr. Secretário que faça uma cópia do documento do Sr. Jair Pollak, queixa junto à Polícia Civil, para juntar aos documentos já xerocados.

O SR. JAIR POLLAK - Nesse dia que a polícia foi a minha casa para saber se eu tinha arma ou não, eles reviraram minha casa e não acharam nada.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - A polícia foi devidamente documentada?

O SR. JAIR POLLAK - Foi com ordem de juiz.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - OK.

O SR. JAIR POLLAK - Não foi só na minha casa, foi na casa desse Valdeci, que ele citou o nome, e ainda na casa que eles citaram onde eu tinha ido comprar uma arma. E em nenhum dos três lugares que eles foram, encontraram arma.

Então o próprio delegado me orientou para que eu fosse, na segunda-feira, registrar uma denúncia para entrar com um processo na justiça contra o "Alemão", porque foi numa denúncia grave. Eles ficaram como mentirosos.

Esse processo foi parar lá em Viana e com três meses eu mesmo me preocupei em ir lá ver como estava o andamento desse processo. Cheguei lá ele estava engavetado, a escrivã procurou o processo, colocou na mão do rapaz lá e ele leu e falou: "Vou dar andamento nesse processo". Passou um mês, tornei a procurar para saber do andamento desse processo. Esse processo foi parar na Polícia Civil, já tem dois anos e de lá não saiu mais. Volta e meia vou lá cobrar, inclusive o delegado um dia me perguntou... Eu estava sendo acusado e preocupado com esse processo e eu é que estava sendo a vítima. Tem aquele ditado: "Quem não deve, não teme".

Estou querendo que a polícia, de fato... Porque a polícia foi na minha casa procurar arma e não achou, foi na casa do Sr. Valdeci Leme e não achou, foi no bar que eles citaram e não achou. Então abri um processo contra eles para a justiça apurar, porque para todos os efeitos eles iam ficar como mentirosos, como estão mentindo agora nesses depoimentos que estão dando.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Jair Pollak, gostaria de fazer uma outra pergunta que é inerente à CPI.

Não sei se os senhores tiveram oportunidade, Sr. Geraldo Oliveira Mendes e Sr. Jair Pollak, de assistir hoje ao jornal Bom Dia Espírito Santo, aonde foi publicado uma matéria sobre superlotação, o custo da passagem e o incômodo dos passageiros em transitar, por exemplo, no Terminal de Carapina ao Terminal do Ibes, em uma hora e trinta minutos em pé.

Gostaria que os senhores me falassem uma coisa. Primeiro o Sr. Jair Pollak, que no início do seu depoimento disse que o Sindicato dos Rodoviários trabalhava alinhado, na verdade, conforme V.S.ª disse, sob determinação do SETPES, uma vez que, o SETPES financiou a eleição do Sindirodoviários.

A pergunta que quero fazer a V.S.ª é a seguinte: o sistema do Transcol - e quero deixar isso bem claro, através até das denúncias e telefonemas recebidos aqui dos usuários – é de péssima qualidade. Superlotação, passagem alta. Existe, inclusive, uma falta desrespeito com o cidadão capixaba. Isso que vem acontecendo no sistema Transcol, a majoração da tarifa em função de acordo coletivo, de aumento de oito por cento, em que são repassados quatro é divulgado foram oito. O senhor entende que o investimento das empresas ao sistema Transcol é pouco, ou seja, precisaria de mais ônibus, melhores condições de atendimento aos usuários, para que os mesmos não transitem do Terminal de Carapina ao Terminal do Ibes durante

uma hora e meia em pé, o valor da tarifa. Isso tem a ver com a negociações do Sindicato dos Rodoviários com o SETPES?

O SR. JAIR POLLAK – Acredito eu que tenha porque como o senhor acabou de falar, e como eu já registrei isso aqui, de quatro anos para cá o SETPES tirou 11 (onze) carros de cada empresa e não repôs outros carros novos como ela faz propaganda de carros novos rodando. Mas, na verdade, se vocês andarem nos carros Scânia verão que só as pinturas dos veículos são novas. Mas o motor na verdade, os ônibus não oferecem conforto nenhum. E eu, como assisto pouco televisão, de vez em quando assisto jornal, até vi passando no jornal a Prefeitura de Vitória pedindo às pessoas que têm carros deixassem os carros em casa para andar de ônibus. Como o povo vai andar de ônibus, se nem esse pessoal pobre está andando de ônibus para ir para o trabalho. Estão andando tão lotados que não tem carro mais. Às vezes fico naquele ponto do sindicato para pegar o ônibus para ir para a casa e os motoristas são obrigados a passar direto porque já vêm superlotados.

Na verdade, o SETPES não está oferecendo nada para a população. A população está sendo prejudicada demais com esse sistema agora. A prefeitura está pedindo às pessoas para deixarem os carros em casa para andar de ônibus.

A Ceturb, os empresários não prometeram ainda até agora, pelo menos não vi no jornal, de aumentar uma frota de ônibus a mais na linha. Continua a mesma. E o motorista. Estão agora provisório há um mês e pouco, assumimos o sindicato lá e a gente está vendo quanta reclamação da população, dos motoristas que trafegam de Campo Grande à Serra e quando sai da Serra e chega a Campo Grande ele não pode sequer usar o banheiro. É obrigado a retornar imediatamente sem ir ao banheiro urinar ou tomar uma água.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual é a posição do sindicato referente a isso, Sr. Jair?

O SR. JAIR POLLAK – Nós que estamos lá recente, durante um mês, só para fazer o levantamento das falcatruas...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Entendo, Sr. Jair, que o atendimento começa a ficar ruim quando o trabalhador do sistema não está tendo condições legais de trabalho. Como um cidadão sai de Carapina para o terminal de Campo Grande e não pode sequer estar utilizando o sanitário ou sequer um tempo para que ele possa estar descansando em função até do percurso, que é longo, ônibus superlotado. Aí o cidadão começa a ter problemas naturais familiares, psicológicos, em função da superlotação, reclamação do usuário. Automaticamente o atendimento não é bom. O que o sindicato está fazendo ou se fazia para que pudesse resolver esse problema?

O SR. JAIR POLLAK – A diretoria anterior, que eu saiba, não fazia nada. Como falei, era comprometida. Então, não poderia fazer nada a favor do trabalhador. Nós, que estamos lá agora há um mês e pouco, vai fazer dois meses ainda, a gente tem ligado para as empresas cobrando sobre isso. O que mais acontece é o motorista chegar lá hoje pedindo para preencher CAT porque a empresa não enche, para encostar e não ter problema de coluna,

problema de audição, como eu hoje estou com problema de audição. E o SETPES não está oferecendo conforto nenhum. Não está aumentando o número de carros.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Muito obrigado, Sr. Jair Pollak.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Sr. Presidente, queria fazer uma pergunta até em cima deste assunto. Hoje, assistindo a um programa na TV Gazeta, aliás, quero parabenizar o editor do Bom Dia Espírito Santo, Abdo Chequer não só ele mas também os demais jornalistas que fazem esse programa que virou referência no Estado, até pelo nível de isenção que o Bom Dia Espírito Santo tem dado em suas matérias. Fiquei perplexo com a matéria de hoje. O Sr. Abdo Chequer fez uma pergunta ao Presidente da Ceturb, Sr. Marcelo Ferraz, em cima de uma matéria que foi um dos pontos principais da existência desta CPI, que é a qualidade dos serviços prestados, ou seja, por que o sistema não funciona, tantas reclamações? Inclusive esta CPI fará audiências públicas nos terminais para constatar essas irregularidades, esses serviços que não funcionam. O Sr. Marcelo Ferraz disse que é questão de tempo, porque quem gerencia o sistema é a Ceturb.

Logo após o jornalista pergunta ao Sr. Guerino Dalvi e ele dá uma resposta que fiquei até preocupado. Ele disse que a culpa não é do Setpes, que o Setpes está engessado, que não pode prestar um serviço de qualidade, porque a Ceturb não deixa. Foi essa a minha interpretação.

Aí me pergunto: quem é o culpado desse sistema de transporte, dessa concessão pública não estar funcionando? É a Ceturb? É o Setpes? É o Sindicato dos Rodoviários que não faz as denúncias devidas? É uma situação grave.

Hoje, o jornal A Gazeta publicou uma matéria importantíssima para esta CPI. “Tarifa impede acesso ao transporte”. Fala dos malefícios desta tarifa alta. Olha só as conseqüências, Sr. Presidente, os mais pobres passaram a ser os mais segregados e limitados em suas condições de mobilidade. Os pobres não têm condições de usar esses serviços. Diz certo trecho da matéria: “Tempo excedente de viagem no deslocamento da população que poderia ser aproveitado para outras atividades remuneradas ou para satisfação de necessidades básicas, como a de lazer. As longas viagens reduz a produtividade do trabalho.”

É como disse nosso Presidente. Uma viagem de um hora e trinta minutos, foi até matéria hoje do “Bom Dia Espírito Santo”. Vejam as conseqüências: “aumento de favelas centrais nos centros urbanos devido a necessidade da população de baixa renda morar próximo ao seu local de trabalho.”

O que é mais grave, a maioria dos usuários do transporte coletivo situa-se na classe C. Fiquei perplexo com essa entrevista, em que o Sr. Guerino Dalvi, que representa o sindicato, são várias empresas que detém a concessão, ele diz com todas as letras, ele fez uma acusação, ou seja, que a culpa do sistema não funcionar não é do sindicato, é da Ceturb que engessou através de normas todo o sistema e quem paga esse preço somos nós, é a população de baixa renda principalmente.

Por isso que na sessão anterior achávamos importante e agora temos certeza de que é necessária a convocação do Sr. Marcelo Ferraz para esclarecer o motivo pelo qual o sistema não funciona. Vou repetir, está agendado para um futuro próximo a realização de audiências públicas nos terminais, principalmente nos municípios mais carentes, no município que V. Exª representa com tanta dignidade, que é Cariacica. Não tenho dúvidas de que talvez Cariacica seja o mais prejudicado, o mais sofrido, porque lá tem uma população mais carente.

Então, acho que agora estamos chegando ao ponto principal desta CPI. Por que o Sindicato dos Rodoviários ão faz essa denúncia? Estão sendo coniventes. Se o serviço não presta ou não está atendendo às necessidades, temos de fazer alguma coisa. Esse é o nosso papel. Esta é a finalidade desta CPI. Não estamos aqui para "caçar bruxas", estamos aqui para analisarmos, debatermos, ouvirmos e sugerirmos ações para melhorar o transporte público.

Sabemos que a nova diretoria assumiu há pouco tempo e acredito que já esteja na hora de contribuir, até porque os senhores é que conhecem o Sistema, os senhores que andam nos ônibus, que os dirigem, de dizer de fato, onde estão os problemas. Há anos ouvimos dizer que o Sistema não funciona, pode até ter avançado, mas não funciona como deveria funcionar.

Por que o Sindicato ainda não elaborou um documento com informações, fazendo uma "radiografia" dos problemas e apresentando sugestões? Esse também é o nosso papel, Sr. Presidente, apresentarmos sugestões para darmos, principalmente, à população de baixa renda um serviço de qualidade. Temos certeza de que, ao término desta CPI, ações concretas serão efetivadas.

O SR. JAIR POLLAK – A culpa, que eu saiba, o problema de às vezes as empresas, não estou defendendo as empresas dos ônibus andarem lotados. Eu culpo a própria Ceturb porque ela paga às empresas por quilômetro rodado. E, tem mais, aqueles carros velhos que rodam na linha, têm uma tarifa mais baixa do que os ônibus novos que rodam. Então é interesse da Ceturb quanto mais os ônibus andarem lotados, menos ela paga por quilômetro rodado. A empresa só coloca ... se ela tiver dez ônibus na linha, ela só coloca outro ou mais outro, dois ou três, se necessário, se a Ceturb autorizar.

Então, nesse ponto, eu não culpo os empresários, culpo a Ceturb. Acabou o passe livre do rodoviário e o que aconteceu? Eles forneceram o vale-transporte, dois vales: um para ir e outro para voltar. Há alguns meses foi aprovado que o motorista de uniforme entre pela dianteira, só que os motoristas ... os ônibus só andam lotados e andam cinco, seis velhos, cabendo só três velhinhos nas cadeiras da frente. Só agora é que as empresas estão comprando alguns carros, tem poucos, mas tem alguns rodando, com mais cadeiras na frente, mas a Ceturb colocou uma lei que se o motorista pegar outro motorista/cobrador lá pela porta do meio, ele paga quarenta e nove reais de multa e é pressionado para ser mandado embora.

A Viação Santa Zita chama o cara lá e manda embora. Então os motoristas trabalham pressionados, nervosos no volante. Se o percurso é de uma hora e trinta minutos para ir e voltar, são quase três horas de percurso sem ele usar um banheiro sequer. Tem os fiscais da Ceturb. Às vezes os fiscais da empresa ainda colaboram com o colega, mas o fiscal da Ceturb não quer nem saber, ele vai fazendo uma ocorrência e manda para a empresa:

“fulano desobedeceu, saiu do terminal dois minutos atrasados ou cinco” e ele toma “canetada’, ele é chamado, ele é convidado. É só pressão em cima do trabalhador. Agora, favorecer o lado do trabalhador: nada, então eu culpo a Ceturb.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Jair Pollak, após essa entrevista que assistimos hoje, estamos tendo uma visão diferente. O Sr. Guerino Dalvi disse com todas as letras: “as empresas que compõem o Sistema estão de mãos amarradas, não temos autonomia, podemos até ter boa vontade”. Foi isso o que entendemos, até porque ele estará aqui nas próximas audiências e vamos poder ouvi-lo com mais clareza.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Não só ele como o Sr. Almir Conério que também será convocado.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Perfeito, Sr. Presidente.

Mas o sistema está longe do ideal, é só abrirmos todos os dias os principais jornais que estão lá denúncias. É certo que o sistema também é dinâmico, sempre entram novas linhas, mas todos os dias há reclamações em relação a ele. E estamos falando de doze milhões de passageiros/mês. Até concordo, mas o sistema está longe de ser o ideal. Temos que procurar soluções para ele, não dá para convivermos com a insatisfação do usuário,não dá para o usuário pagar uma tarifa cara. Inclusive li nos jornais de hoje que os próprios empresários estão pedindo, reivindicando um novo aumento na tarifa. Essa tarifa, daqui alguns dias vai consumir todo o salário do trabalhador menos favorecido. É hora de ouvirmos essas pessoas.

Gostaria de dizer que o depoimento dos Senhores ao longo dessa acareação foi muito importante e quero, por último fazer uma pergunta: O Senhor conhece o Sr. Josué Goulart?

O SR. JAIR POLLAK - Conheço sim.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Há uma informação de que ele , a menos de um mês esteve na DRACO- Delegacia de Repressão ao Crime Organizado- dando depoimento a respeito de uma coação feita pelo Alemão, ex presidente para que ele depusesse contra o Senhor.

O SR. JAIR POLLAK - Foi sim.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Tem uma denúncia que chegou a esta CPI de que o Sr. Josué Goulart teria sido ouvido na Delegacia porque ele teria coagido o Senhor. V.Sª sabe falar alguma coisa a respeito desse assunto?

O SR. JAIR POLLAK - Já falei um pouquinho sobre isso. Ele fazia parte dessa diretoria, tem a carteira assinada, inclusive está com um processo na Justiça contra a empresa porque o próprio Alemão, quando fizemos uma paralisação na Viação Brisamar, ele é funcionário da Viação Brisamar e eu também sou. Ela não existe mais porque foi vendida para o Grupo Unimar, mas para todo efeito somos funcionários da Viação Brisamar. Eu estou encostado pelo INPS já há dois anos e quatro meses, inclusive vou fazer perícia amanhã.

O próprio Alemão está tão comprometido com os empresários que quando fizemos uma paralisação por causa da demissão de um funcionário que foi mandado embora injustamente pela viação Brisamar, à época, o gerente não nos atendia. Fomos conversar com ele uma vez, uma segunda e na terceira vez fomos eu e o Josué e demais companheiros, inclusive com o companheiro Mazzoni que era oposição, à época e foi lá e nos deu apoio. Fomos em oito funcionários, fechamos a garagem durante uns quarenta minutos, depois a empresa chamou a polícia que fez pressão . Sofremos pressão dos policiais para os carros voltarem a rodar. Fomos para o Terminal Dom Bosco, paramos o sistema por mais de uma hora e foi aí que o Alemão pediu a cabeça do Josué e a minha para que a empresa nos mandasse embora. Como temos estabilidade fiquei suspenso dois meses e onze dias. Na primeira audiência que fui, o juiz chamou o advogado e falou: o Sr. Jair está suspenso ou ele retorna hoje às suas atividades ou a empresa o indeniza durante sua estabilidade, até 2005.. Imediatamente o advogado da empresa ligou para o gerente e retornei ao trabalho. Como o Josué não quis retornar está afastado até hoje, está com um processo na Justiça ele nunca recebeu nem seus pagamento nem seus direitos. Está tudo na Justiça.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jair, gostaria de deixar bem claro que essa acareação tem a função de dar maior clareza referente à elaboração dessa carta que nos foi entregue. A partir do seu esclarecimento e do Sr. Geraldo que nos disse que ele mesmo propôs a elaboração da carta e que ele mesmo a escreveu, onde ele diz que o Senhor estaria acompanhado do filho, além do vice-presidente, que é testemunha de que o Senhor estava presente quando ele elaborou a carta, ditada e assinada pelo Senhor.

Também quero deixar aqui registrado que no meu entendimento o Geraldo também é réu confesso, quando o mesmo diz que ele propôs a elaboração da carta, que ele escreve a carta e ele mesmo entrega a carta.

Gostaríamos também de estar convocando, Sr. Deputado Claudio Thiago, e dizer da importância das palavras de V. Exª quando diz principalmente do foco principal no jornal Bom- Dia Espírito Santo, referente ao SETPES, representado pelo Sr. Guerino Dalvi e pela CETURB pelo Sr. Marcelo Ferraz.

Entendemos que a majoração, a tarifa do sistema Transcol é elevada. Entendemos também, até um certo ponto, que o SETPES também está engessado, porque o que rege o SETPES é um critério da CETURB. Diferente, inclusive, do transporte interestadual ou intermunicipal.

Se existiu uma demanda no sistema do transporte intermunicipal, a empresa simplesmente oficia ao órgão competente e aumenta o número de ônibus, diferentemente do sistema Transcol. Um exemplo: tem um evento na Praça do Papa, e vai aumentar a utilização do Transcol em vinte, dez ou cem por cento. As empresas não podem aumentar o número de ônibus, porque a CETURB tem uma regra que não pode.

Entendo também que esse regimento foi elaborado com o SETPES e com a CETURB para favorecer a empresa e o sindicato. Existe uma regra, ela não pode cumprir e a culpa é do Governo. Mas quem elaborou em parceria essa regra foi o próprio sindicato de transportes.

O SR. CLAUDIO THIAGO – No mínimo há uma conivência, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Com certeza. O que acho que deveria passar a estipular e a determinar as tarifas, Sr .Deputado Euclério Sampaio, que nos honra com sua presença nesta Comissão, é que essas tarifas- Srs. Deputados Claudio Thiago, Brice Bragato - fossem aprovadas aqui nesta Casa. Nesta Casa teríamos condições de estar discutindo com quem realmente sente na pele.

Quantos telefonemas o Senhor recebe em seu gabinete de reclamações de usuários do sistema Transcol? Quantos telefonemas os membros desta Comissão recebem através de ofício, reclamações, denúncias no 0800?

Deixo registrado aqui, na presença do Mazoni que até agora o sindicato não tomou nenhuma providência referente, entendo até como maus tratos aos trabalhadores do sistema Transcol, uma ação eficaz, que viesse à tona para defender. Pois se o sistema não está funcionando bem é porque o trabalhador também não tem condições de trabalhar bem.

O que o Sindicato, a Junta Diretiva fez de denúncia ao Governo do Estado que os ônibus são de frotas velhas? O que o Sindicato colocou até agora, uma vez que ele interferiu de que o que estava acontecendo estava errado, mas que realmente viesse a resolver alguma coisa, Mazoni. É o que estamos esperando.

Não estamos aqui brincando de Presidente de CPI do Transcol. Acredito que ninguém aqui está perdendo tempo. Acredito que estamos numa fase importantíssima da CPI, mas queremos resultados. Não quero dizer que o Sindirodoviários presidido pelo Alemão estava certo ou errado e muito menos que o Mazoni é melhor diretor do Sindicato.

O que queremos é melhorar o sistema, melhorar a qualidade, pois quem está pagando essa conta somos nós, usuários. É dar uma nova observada, Sra. Deputada Brice Bragato, no ISS que é arrecadado pelo sistema. E as prefeituras são cobradas quanto o usuário diz que o ônibus não pode ir até depois do bairro Padre Gabriel; as prefeituras têm que pagar a conta patrolando, asfaltando, e o ISS vai para a conta do Transcol. E a prefeitura recebe o quê? Simplesmente na coluna “A bronca do leitor”, a prefeitura tem que patrolar a rua. E quem paga o óleo? Quem paga o empresário? Quem paga equipamento? E o Transcol é tome dinheiro; tome aumento de passagem; tome ISS arrecadado; tome seu Geraldo; e tome o Sr. Jair Pollak aqui discutindo sobre uma carta, que sinceramente, até agora não entendi nada. O Sr. Jair diz que não assinou este documento preenchido, diz que assinou um documento em branco; seu Geraldo diz que ele foi a mola propulsora que preparou isso aqui, inclusive para se proteger, e até agora, Sr. Geraldo, não entendi, proteger o quê. Entendo que alguma coisa a mais tem nesse Sindicato.

E quero deixar registrado, Srª Deputada Brice Bragato e Sr. Deputado Claudio Thiago, que não vamos mais convidar as pessoas para deporem nesta CPI. Se não estiverem aqui serão citadas por edital. Acabou a brincadeira. Alemão está viajando, não pode vir, fulano de tal está dodói...E os membros da CPI perdendo o tempo deles aqui. E enquanto isso no povo tome passagem, enquanto isso o povo não tem condições de pegar um ônibus para se inscrever

numa empresa, porque ele está desempregado. É a matéria hoje do jornal A Gazeta.

Devemos estar convocando, conforme a Deputada Brice Bragato sugeriu, também atendendo o que é legítimo, convocar o Marcelo Ferraz, convocar o Guerino Dalvi, convocar o Almir Comério, convocar na verdade quem tem culpa porque o sistema não está funcionando bem. Nós, aqui, não vamos pagar essa conta não. Queremos mostrar para o usuário que esta conta ele está pagando por uma má prestação de serviço.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Pela ordem, Sr. Presidente.

Queria inclusive sugerir que façamos um calendário de visitas aos terminais.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Não podemos fazer esse calendário, pois mandarão pintar os terminais, limpa-los, vão mandar servir café e dar roupa nova aos motoristas.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Sr. Presidente, que façamos essas visitas de surpresa, para ouvirmos o principal...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Vamos fazer uma reunião nossa, interna e determinar o dia, o local...

A SRª BRICE BRAGATO - Sr. Presidente, faça como diligência, de improviso. Fica com caráter de investigação. Só comunica: estamos indo. Não dá tempo de pintar e nem de enfeitar nada.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Até para ouvirmos os principais interessados nessa CPI, que são os usuários. Eles que estão pagando o preço e o pato. Acho muito importante ouvirmos aqueles que estão no dia-a-dia sofrendo, andando em pé como se fossem sardinhas devido a super lotação. Seria muito importante ouvirmos essas pessoas, o povo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Antes de finalizarmos a reunião, vamos colocar em votação a Ata lida no início.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - De acordo.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - De acordo.

A SRª BRICE BRAGATO - De acordo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Ata aprovada como lida.

Proponho aos membros, através de uma sugestão da Srª Deputada Brice Bragato, que convocássemos o Alemão para uma próxima reunião. E, além do Alemão, faríamos, incluindo o Alemão, o vice-Presidente do Sindicato dos Rodoviários da época, o tesoureiro, o filho do Sr. Jair Pollak. Gostaria que fosse nos passado esses nomes para que fossem convocados. E seguindo o

mesmo critério de, se não encontrar, citar por edital, para que todos compareçam, inclusive, o Sr. Geraldo e o Sr. Jair Pollak, na reunião da próxima quarta-feira. Faríamos um primeiro tempo de acareação com todos e depois escutaríamos o Sr. Alemão, para finalizarmos essa parte. E daí por diante firmarmos agora um calendário incluindo o Sr. Marcelo Ferraz, o Sr. Guerino Dalvi e mais atores dessa peça teatral, que só tem rendido lucros para os escritores.

Em votação.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - De acordo.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - De acordo.

A SRª BRICE BRAGATO - De acordo.

Sr. Presidente, peço licença para me retirar, até porque já foram feitas as deliberações e tenho um outro compromisso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Tudo bem, Sra. Deputada.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Euclério Sampaio, que também é co-autor das denúncias para a formulação da CPI e muitos nos honra a presença de V.Exª, pois sabemos da sua luta junto à CPI para que possamos melhorar o sistema de transporte coletivo.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO - Bom dia a todos, faço a minha saudação ao Presidente da CPI, Sr. Deputado Marcelo Santos, ao Sr. Deputado Cláudio Thiago, aos Procuradores, aos servidores e a todos que nos assistem.

Com relação à questão do Conselho Tarifário, já está em tramitação nesta Casa um projeto de lei propondo mudança e participação efetiva desta Casa de Leis, como de outros órgãos de classe, para que possamos apurar com mais afinco qualquer reajuste das passagens.

Parabenizo a CPI, pois hoje quem sofre com os desmandos praticados no transporte coletivo é o povo do Espírito Santo.

Ontem, foi aprovado na Comissão de Justiça um projeto de lei que revoga a nefasta Lei nº 5720, que foi criada para dar facilidade a alguns empresários do transporte coletivo em detrimento do cidadão desse Estado. Hoje, as empresas de transporte arrecadam muito e poderiam estar contribuindo muito mais com a qualidade de transporte para o cidadão no nosso Estado.

Acho um absurdo essa matéria publicada, hoje, dizendo o seguinte: “Setpes quer retirar passe de estudante.” Mas, por que o Setpes está comprando essa briga? Porque tramita nesta Casa um projeto de lei de autoria do Deputado Euclério Sampaio, que foi aprovado ontem na Comissão de Justiça, por unanimidade, onde o desconto do passe escolar passaria de cinqüenta para setenta e cinco por cento.

Isso é uma manobra do Setpes para se jogar. Nós queremos aumento e vocês querem aumentar despesa. Então, vai ficar do mesmo tamanho. Não vamos aceitar isso.

Também foi aprovada a revogação da Lei nº 5720, que será revogada pela CPI ou por esse projeto de lei. É uma das passagens mais caras do Estado e com a pior qualidade. O povo poderia pagar um preço mais razoável. Não somos contra lucro da empresa, ao contrário, mas esses lucros de forma gananciosa em detrimento do trabalhador e do cidadão do nosso Estado tem que ter um freio, de uma vez por todas. O Espírito Santo tem que deixar de ser o paraíso do lucro fácil em detrimento daquele que dá a sua vida. Inclusive, lembramo-nos daquela música: "Está vendo aquele prédio ali moço, ajudei a construir". O trabalhador do Estado ajuda a construir este Estado e não pode sequer andar de ônibus decentemente.

Lutamos neste CPI desde o início do ano, junto com os Deputados Cláudio Thiago e Marcelo Santos, e temos certeza de que ela dará um basta nas coisas irregulares que existem. É inadmissível que um sindicato esteja, ou melhor, estava à mercê das empresas, temos certeza de que o companheiro Mazzoni, que é da junta diretiva, mudará essa postura, essa condição.

Quero parabenizar esta CPI em especial e a todo o povo do Estado do Espírito Santo, porque tenho certeza de que esse quadro vai mudar.

Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Sr. Deputado Euclério Sampaio, agradecemos a presença de V. Exª, e toda a participação de V. Exª nesta Comissão só agrega valor, e com certeza de contribuição para o resultado da apuração.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Sr. Presidente, tenho um documento para entregar a esta CPI; gostaria que se tornasse público. A sentença de que o Sr. Carlos Alberto Mazoni não faz parte da categoria.

O SR. MARCELO SANTOS – (PRESIDENTE) – Solicito à Srª Secretária que receba o documento.

(A Srª Secretária recebe das mãos do Sr. Geraldo Oliveira Mendes o documento)

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Solicito que sejam feitas cópias para os Srs. membros e para os Srs. Procuradores.

O SR. JAIR POLLAK – Gostaria, como falei antes, que pedissem essa documentação. não sei se são doze, da Rodocaixa, que assinei, justamente, eles copiaram minha assinatura numa folha em branco; gostaria que V. Exªs pedissem essa documentação para provar que nesse dia 11 eu não dei só esta assinatura nessa folha em branco, como assinei diversos documentos. Gostaria que solicitassem a cópia, para na próxima quarta-feira trazer para provar. E gostaria que convidassem também o Dr. Aerci Barcelos, que se dispôs a estar perante esta CPI para dar o seu depoimento.

O SR. MARCELO SANTOS – (PRESIDENTE) – Esse Dr. Aerci Barcelos é Advogado do Sindicato ou de V. Sª?

O SR. JAIR POLLAK – Tem dezessete anos que o conheço, e à época o procurei quando tive essa surpresa do Dr. Eloir me chamar na sala para pegar quatrocentos reais.

O SR. MARCELO SANTOS – (PRESIDENTE) – Solicitamos a cópia desses documentos. Sr. Jair Pollak, gostaríamos de solicitar a cópia desses documentos.

Na próxima reunião estará presente o ex vice-presidente, V. Sª, o filho de V. Sª, o Sr. Geraldo, o Alemão e estaremos solicitando a cópia desse documento para anexarmos e analisarmos.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES – Também o Sr. Jair Pinto Lima, que é o tesoureiro.

O SR. MARCELO SANTOS – (PRESIDENTE) – Sim, o tesoureiro também. Já está constado em Ata.

O SR. JAIR POLLAK – No depoimento deles, continuam mentindo. E gostaria até, apesar de que ele já confirmou que a letra é dele, que a DRACO fizesse um exame grafotécnico.

O SR. MARCELO SANTOS – (PRESIDENTE) – Mas, uma vez comprovado aqui que a assinatura é do Senhor e que quem preencheu o documento é ele, não há necessidade disso.

O SR. JAIR POLLAK - Pelos recortes dos jornais está claro que estão mentindo, continuam mentindo, irão continuar mentindo, porque não seria, por mais que estivesse doido, não assinaria uma coisa que estaria me prejudicando, como eles colocaram aqui. De mais a mais sou uma pessoa evangélica, não tenho armas como me acusaram, diversas acusações são sérias. Imediatamente, depois de quarta-feira, vou pedir ao nosso advogado do Sindicato para entrar com um processo contra o Sr. Geraldo Oliveira Mendes, o Sr. Jânio Oliveira Senna, o Alemão e, principalmente, contra o Dr. Eloir. Gostaria de, no dia, fazer umas perguntas a eles.

O SR. MARCELO SANTOS – (PRESIDENTE) – Sr. Jair Pollak, é que temos um prazo e teremos ainda outras comissões para participar nesta Casa.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Sr. Presidente Marcelo Santos, Sr. Deputado Euclério Sampaio, gostei muito de vossa fala, até porque somos os autores da criação desta CPI; estivemos também lutando pela CPI da Rodosol. Mas, queria dar ênfase Sr. Deputado Euclério Sampaio, à questão da concessão pública neste Estado, principalmente no último Governo, porque esses contratos foram assinados no último Governo. A concessão pública quase que se tornou vitalícia neste Estado. Coisas absurdas! Lucros abusivos! Vou dar um exemplo disso, que é a tarifa da Rodosol. Coisa absurda! Fizemos alguns cálculos e verificamos que eles terão um lucro, em vinte anos, de mais de oitocentos milhões de reais. E a maior parte desses recursos, até para a duplicação da rodovia, são recursos originários da receita, da autorização e

também de financiamentos de órgãos de fomento do nosso Estado e do nosso País. Então, esses contratos foram muito bem elaborados. A Srª. Deputada Brice Bragato que acompanha outras CPIs, está tendo até algumas dificuldades. Mas, montou-se, especificamente no caso da Rodosol, uma verdadeira armadilha para roubar a sociedade capixaba. Esse é o terno. Não somos contra o lucro. Queremos que os empresários do sistema de transporte tenham seus lucros, mas não com o sangue dos trabalhadores e dos capixabas. Estamos falando especificamente da CPI, do contrato da concessão da Rodosol. Uma coisa abusiva! É uma coisa de polícia. Mas, imperou neste Estado este regime que conseguiu dar uma legitimidade a esses contratos.

Agora, cabe a nós, Parlamentares desta Casa, procurarmos as saídas até por questão de justiça. Ninguém está aqui para fazer apenas um trabalho visando eleições. O nosso papel é ouvir e intervir dentro das nossas atribuições. Temos a certeza de que tanto a CPI da Rodosol, como a CPI do Transcol chegará ao seu final contribuindo e muito com a sociedade capixaba. Não temos dúvidas disso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Solicitamos a assessoria que oficie a Polícia Militar que presta serviços neste Poder, para que na próxima quarta-feira se encontre presente na sessão da CPI, bem como os Seguranças que prestam serviços a esta Casa.

Concedo a palavra ao Sr. Geraldo Oliveira Mendes.

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Deputado, o Jair pediu que na próxima reunião trouxesse o documento que provavelmente ele tinha assinado no Sindicato de Cooperativa. É uma inverdade dele, porque dentro do sindicato não assina documento nenhum de cooperativa. Se o senhor tiver de exigir para comparar a data, é pedido na cooperativa, e não no sindicato. Sindicato e cooperativa são coisas diferentes. Sindicato é sindicato, cooperativa é cooperativa. Então, é uma inverdade quando ele diz que assinou vários papéis da cooperativa dentro do sindicato, e se encontrava uma folha em branco.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Senhores, vamos ter que encerrar a reunião. Não queremos criar aqui, um fórum de debates. Teremos a oportunidade de continuarmos a reunião na próxima quarta-feira. E como foi deliberado pelos membros as convocações para a próxima semana, encerro a presente reunião agradecendo as presenças dos membros, dizendo da importância desta CPI para o cidadão capixaba, como bem disse o Sr. Deputado Claudio Thiago.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente reunião. Antes, porém, convido os Srs. Deputados para a próxima quarta-feira, às 10h, no Plenarinho desta Casa.

Dia 01/10/03 Décima Quinta Reunião Ordinária

Depoentes – Jair Pinto Lima; Franscico Forrechi; Cristiano dos Santos Pollak Sena; Jânio de Oliveira Pollak Sena; Geraldo de Oliveira Mendes; Jair Pollak

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Informamos ao Sr. Cristiano dos Santos Pollak que esse é o ato processual de acareação, que realizaremos logo após ouvirmos o Senhor como convocado.

Gostaria que o Senhor fizesse o seguinte juramento: Jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. CRISTIANO SANTOS POLLAK – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Diga seu nome completo, filiação, estado civil, endereço, identidade, qualificação profissional.

O SR. CRISTIANO SANTOS POLLAK – Cristiano Santos Pollak, filho de Jair Pollak e Maria das Graças Santos Pollak; solteiro; identidade nº 1532 903; cobrador de ônibus; residente à rua São Benedito s/n, bairro Santa Cecília, Cariacica.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Quero deixar bem claro que o objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições e qualidade de atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória, o Transcol.

Inicio fazendo uma pergunta muito objetiva. Temos diversos depoentes e temos acareação ainda para fazer. Recebemos do Sr. Geraldo em uma das reuniões desta CPI um documento datado de 11/06/2000. Não sei se o Senhor tem conhecimento deste documento.

O SR. CRISTIANO SANTOS POLLAK – Tenho.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Neste documento, que tem a assinatura do Sr. Jair Pollak, que é seu pai, ele diz que o Sr. Jair Pollak solicita cinco mil reais ao Sr. Alemão e que se caso esses cinco mil reais não estivessem chegado às mãos do Sr. Jair Pollak ele colocaria de uma certa forma “a boca no trombone”, ou para que calasse a sua boca, só o matando.

O Sr. Geraldo nos disse também que foi ele que escreveu essa carta ditada pelo seu pai, Jair Pollak. E no momento em que estava escrevendo essa carta, a testemunha principal era o Sr. Cristiano Santos Pollak, que é o Senhor, e filho de Jair Pollak.

A pergunta que faço é muito objetiva: O Senhor estava presente quando o Sr. Geraldo Oliveira Mendes estava preenchendo essa carta ditada pelo seu pai? Sim ou não?

O SR. CRISTIANO SANTOS POLLAK – Estava.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Sr. Geraldo estava escrevendo e o Sr. Jair Pollak estava ditando esta carta para ele?

O SR. CRISTIANO SANTOS POLLAK – Não.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaria que o Senhor me explicasse como foi a elaboração desta carta.

O SR. CRISTIANO SANTOS POLLAK – O Sr. Geraldo pediu ao meu pai que entrasse na sala e assinasse alguns documentos. Meu pai, por ter uma certa dificuldade para ler, leu alguns documentos e foi assinando. Pelo que lembro ele chegou a ler umas três ou quatro folhas, e a partir daí ele foi só assinando, foi passando as folhas e assinando, se não me engano, umas quatorze folhas mais ou menos.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Não tinha nenhum documento deste aqui. Olha o que estou perguntando! Os documentos que seu pai foi assinando, ele tinha consciência deste documento aqui?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK – Não.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Você estava na presença dele quando ele assinava os documentos?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK – Estava.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Pela ordem, Presidente! Estou achando meio estranho que V.Ex.a está fazendo perguntas ao Cristiano e mostrando um documento, e não tenho certeza se ele tem conhecimento do teor do documento.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Pediria à Sra. Secretária que desse uma cópia da carta para o Sr. Cristiano.

(À Sra. Secretária entrega uma cópia da carta ao Sr. Cristiano.)

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Inclusive peço à Sra. Secretária, a pedido do Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, que faça a leitura da carta, para melhor informar o Sr. Cristiano dos Santos Pollak.

(À Sra. Secretária lê a carta.)

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Após a leitura da carta que tem a assinatura do Sr. Jair Pollak, escrita pelo Sr. Geraldo; o Sr. tinha as informações, conhecia o teor dessa carta, Sr. Cristiano dos Santos Pollak?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK – Não.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Nunca tinha lido esta carta?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK – Não.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Agora o Sr. tem consciência? No primeiro momento que perguntei você falou que tinha conhecimento e agora você tem conhecimento do teor. No que foi lido pela

nossa Secretária da CPI, no que está escrito nesta carta, gostaria de lhe perguntar mais uma vez. No dia em que seu pai estava assinando, diversos documentos com o Sr. Geraldo, esse documento estava preenchido e o seu pai assinou, ou este documento foi elaborado no dia em que você estava lá juntamente com seu pai, ou este documento não existia?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - Eu não sei dizer se existia porque no momento em que meu pai foi assinando as folhas, ele não chegou a ler todas as folhas, certo. E a única coisa que eu vi foi que ele foi passando as folhas e assinou. Então, nem eu nem ele não tínhamos conhecimento desta carta.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Você teria alguma coisa a explicar quando no teor da carta nos diz que o Sr. Jair Pollak pede cinco mil reais ao Sr. Alemão para que ele pudesse calar a boca, ou então para calar a boca só o matando? O Sr. tem alguma coisa a dizer sobre esse trecho da carta?

O CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK – Se bem conheço meu pai, ele sendo uma pessoa evangélica e como uma pessoa que gosta das coisas muito certas. ele não teria coragem de fazer isso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Não tenho mais perguntas a fazer ao Sr. Cristiano dos Santos Pollak

Registramos a presença do Sr. Deputado Cláudio Thiago que também é membro integrante desta CPI.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Você conhece a assinatura de seu pai?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK – Conheço.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Essa assinatura dada aqui, é do seu pai?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - É.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - No seu raciocínio você acha que seu pai não leu esse documento? Ele assinou sem ler os documentos?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - Acredito que sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Bom-dia Sr. Presidente, Srs. Deputados e a todos que nos assistem. A pergunta que iria fazer já foi feita pelo Sr. Deputado José Esmeraldo, é em relação a assinatura.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Presidente quero apenas reiterar uma questão que acho importante e que para mim não ficou clara. O Sr. estava presente, junto com seu pai na sala, na hora que ele assinou? Tive a impressão de que o Sr. disse que ele foi chamada à sala. O Sr. entrou junto com ele?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - Entrei.

O SR. HELDER SALOMÃO – E quem estava na sala? Seu Geraldo, você, seu pai e mais quem?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - Só estávamos nós três.

O SR. HELDER SALOMÃO – Você reitera que na hora da assinatura só estavam você, seu pai e o Sr. Geraldo?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - Sim.

O SR. HELDER SALOMÃO – Porque já tivemos informações aqui que o vice-presidente, Sr. Jânio afirmou que estava presente, também, na hora da assinatura.

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - Não. Não estava.

O SR. HELDER SALOMÃO - Não havia mais ninguém?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - Não. Não havia mais ninguém.

O SR. HELDER SALOMÃO - Você chegou a olhar os documentos na hora? Ou só seu pai?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - Não, só meu pai.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Gostaria de fazer uma pergunta para deixar registrado na Ata. Qual o grau de instrução do seu pai?

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK - Ele estudou até a 4ª Série do Curso Primário.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Sr. Presidente, não tenho perguntas a formular.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Sr. Cristiano dos Santos Pollak, agradeço a presença do Sr. nesta Comissão.

Solicitaremos agora a entrada de outro depoente para daí em diante partirmos para acareação onde o Sr. também estará participando.

O intuito desta C PI é trazer à luz da lei, principalmente, o que foi formulado através de denúncia e aqui faremos de uma maneira muito imparcial, sem o sentimento de lado A ou B e, mais uma vez, agradeço a sua participação nesta Comissão. (Pausa).

Registramos, também, que a galaria do plenário I está lotada. Isso demonstra, Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, que o trabalho desta Comissão tem sido alvo de observação da população capixaba e da imprensa. Infelizmente V.Ex.a não participou da última reunião em função de motivos outros já justificados, mas a presença de V.Ex.a é muito importante.

Solicito à Sra. Secretária que faça entrar neste Plenário o Sr. Francisco Forrechi, vulgo Alemão. (Pausa).

Sr. Francisco Forrechi, ex-presidente do Sindicato dos Trabalhadores de Transporte Rodoviário do Estado do Espírito Santo, agradecemos a presença do Senhor nesta CPI.

O objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão inclusive na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições na qualidade do atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória.

O Senhor jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Sim.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Solicito que o Senhor nos informe a filiação, estado civil, RG., qualificação profissional e endereço completo.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – O meu nome é Francisco Forrechi, quarenta e sete anos, casado, pai de uma filha, filho de Florinda Fabris Forrechi, já falecida, e David Forrechi, já falecido, RG. 318.999, motorista e residente à Rua Porto Alegre, nº. 398.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Francisco Forrechi, em uma das sessões desta CPI foi apresentado, através do Sr. Geraldo Oliveira Mendes, ex-Primeiro Secretário do Rodotrans, um documento datado de 11/08/2000. Pergunto: o Senhor tem conhecimento deste documento para que possa entregar-lhe uma cópia?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Sim.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Solicito à Srª. Secretária que faça novamente a leitura desse documento.

(A Srª. Secretária lê:)

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Francisco Forrechi, mediante a leitura deste documento pela Secretária desta Comissão, o Senhor pode nos explicar o conteúdo desta carta, que o Sr. Jair Pollak assina? Essa carta escrita pelo Sr. Geraldo, conforme o mesmo nos revelou na última reunião da CPI. Qual o objetivo do conteúdo da carta, que o Sr. Jair assina e solicita cinco mil reais ao "Alemão" para que o mesmo ficasse com a boca calada, ou caso contrário, não fosse efetuado esse pagamento de cinco mil reais, ele estaria colocando "a boca no trombone"? Caso contrário, só com a morte. O que o Sr. Jair Pollak quer dizer com isso?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Sr. Presidente, essa acusação, essa carta é objeto de uma investigação do DRACO, que está sob segredo de Justiça. O próprio delegado, a Justiça diz que não pode falar, não pode se comentar, porque há um segredo nisso aí.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Como o Sr. Cristiano dos Santos Pollak nos disse, no momento que o seu pai assinou o documento ele não tinha conhecimento do teor, inclusive disse que pode ter assinado o documento sem ter lido. Queria saber se o Senhor estava presente quando o Sr. Jair Pollak assinou esse documento?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – No sindicato, não presente no ato, não.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – O Senhor acredita que essas palavras foram ditas pelo Sr. Jair Pollak?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Jair Pollak acredito que sim, porque já era comum Jair Pollak usar esse tipo de situação para poder ... Pedir ele pedia sempre, entrava para pedir. A intenção dele era ir para dentro do sindicato na ocasião, entendeu?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual foi o motivo da saída do Sr. Jair Pollak, que fazia parte do sindicato, quando o Senhor era presidente?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - A mesma carta, a tentativa de extorsão. O próprio estatuto fala. Reuni a diretoria, convoquei a categoria, que posteriormente homologou a decisão da diretoria.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Então, o Senhor acredita que o Sr. Jair Pollak disse isso, foi escrito pelo Sr. Geraldo. E ele, em momento algum, não assinou isso aqui sem saber.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Tranqüilamente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Sr. Mazzoni, que hoje é da Junta Diretiva... Inclusive uma das denúncias que originou a criação desta CPI foi em função de uma denúncia encaminhada ao Ministério Público e à Assembléia Legislativa, que formulou e agregou mais elementos para que a

CPI fosse criada. Nessa denúncia do Sr. Mazzoni, ele nos comenta em sua denúncia que existia uma intervenção por parte do Setpes, que é o Sindicato Patronal, junto ao Sindirodoviários, que é o Sindicato dos Trabalhadores, como massa de manobra. Ou seja, na composição dos elementos que compõem a tarifa existia alguma coisa além disso?

Ou seja, o sistema Transcol necessita que seja elevada a tarifa do sistema. Vamos acionar o sindicato, o sindicato aciona os trabalhadores e conseguimos o que pretendemos, que é elevar a tarifa. Automaticamente, alguma coisa é repassada para os trabalhadores a exemplo de aumento de salário ou algum benefício para eles. Só que o que é pleiteado pela categoria não é atendido pelo sindicato, porque tem um acordo com o Sindicato Patronal. Essa é uma das acusações que foram ditas aqui pelo Sr. Mazzoni, que hoje está na Junta Diretiva e a preside.

Gostaríamos que o Senhor nos esclarecesse, enquanto ex-Dirigente do Sindirodoviários, quando à frente do mesmo, sobre essa ligação, uma vez que o Sr. Jair Pollak também nos afirmou que o Setpes financiou a campanha do Sindirodoviários. Mas a pergunta propriamente dita é baseada e referente à denúncia do Sr. Mazzoni, quando diz que o Sindicato dos Trabalhadores era o elemento chave do Setpes para obter ganho referente ao aumento de tarifa.

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Primeiramente, que o Conselho Tarifário não é composto só de membros do Sindicato. O Conselho Tarifário são várias categorias: empresarial, Estado, município, movimento estudantil. Então, o sindicato fazia parte do Conselho em algumas secretarias, mas só tinha direito a um voto. A decisão cabia ao Conselho. Na maioria das vezes aconteceu, em algumas vezes, no consenso de ficar até abaixo da planilha.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Quantos membros do Conselho Tarifário?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – São vários Conselhos. Então, assim de cabeça não posso afirmar, porque poderia estar mentindo sem saber com certeza.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Positivo.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Há local que tem nove, outro tem dez, outro tem doze. Isso é relativo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Mas quando ele diz que o Sindicato manipulava os trabalhadores para oferecer, no caso a greve... Vamos efetuar uma greve e provocaríamos assim que o Conselho estivesse estudando uma possibilidade de aumento de tarifa.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Em três anos e meio no Sindicato não fiz nenhuma greve. A não ser protesto por melhores condições de trabalho, de segurança. Então, não houve nenhuma greve na minha gestão como presidente dessa entidade, haja vista os veículos de comunicação que mostraram aí.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual foi o juiz que decretou o segredo de Justiça?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Nome, de cabeça, não. Não tenho o nome.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito à Secretaria da Comissão que obtenha o nome do Juiz que decretou o segredo de Justiça. Que remeta cópia para esta CPI e também para que esse segredo pudesse ser mantido no âmbito da CPI. Mas, simplesmente, para que possamos estar examinando.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Solicitamos a V.Exª que no andamento de nossos trabalhos, quando os convocados estivessem presentes, primeiro, que fosse diversificado o início das perguntas com os Deputados da CPI. Se não for possível desta maneira, que V.Exª abrisse para que cada Deputado faça a sua pergunta. E fizesse um rodízio para não ficar concentrado única e exclusivamente na Presidência desta CPI. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Queremos informar ao Sr. Deputado que estaremos fazendo isso. Estamos alternando, inclusive, como fizemos no primeiro depoente, quando as perguntas foram formuladas por essa Presidência, depois pelo Srs. Deputados Cláudio Thiago, Helder Salomão, V. Exa. e José Esmeraldo. Vamos assim proceder até o final dos trabalhos.

Agradecemos a participação da Procuradoria da Casa, que tem nos auxiliado nos trabalhos desta Comissão.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom-dia Sr. Francisco Forrechi. Gostaríamos de fazer três perguntas. A primeira, que em alguns depoimentos a esta CPI sempre os depoentes frisaram que havia uma conivência nos atos do Sindicato que o Senhor presidia e o Setpes. Isso para nós não ficou claro. E o Senhor hoje tem a oportunidade para se defender dessas possíveis acusações.

Gostaríamos de saber o porquê de tantas pessoas, que vieram a esta CPI, darem ênfase a esse assunto, a essa matéria, de uma conivência entre a ex-Diretoria e o Setpes?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Primeiro, que há interesse político. A prova disso é que está aí, quem acusou hoje está no Sindicato. O primeiro passo era o interesse político. Neste Estado tem pessoas talvez de bem, que acredito que sejam pessoas de bem, sendo acusados por “A” ou “B”, que até hoje ninguém provou nada, mas estão sendo acusados. Até que se prove o contrário são inocentes.

Com relação às denúncias há um interesse político e seria o momento oportuno de denunciar. Isso cabe à Justiça e cabe o ônus da prova quem denunciou.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A outra pergunta é a seguinte: qual o motivo que levou o afastamento do Senhor da presidência, junto com a ex-Diretoria?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Veja bem, quem afastou foi a Justiça. Houve um recurso, o sindicato recorreu. Recorremos na ocasião da decisão e está tramitando na Justiça. Não posso falar que a juíza errou. Seria prematuro afirmar, mas acho que houve uma precipitação na decisão e que mais tarde será esclarecido. Acredito que a Justiça vai fazer justiça.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A minha última pergunta é a respeito desse documento que o Sr. Jair Pollak assinou. Inclusive, o seu filho, o Sr. Cristiano dos Santos Pollak, confirmou que a assinatura era do pai. O Senhor não acha estranho alguém assinar um documento que o incrimina? Quer dizer, assinar uma sentença de morte, usando um termo popular?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Também achei estranho, mas ele assinou. Gostaria, Sr. Deputado Cláudio Thiago, se me permite, dentro de suas perguntas, disseram que não fiz. Gostaria de falar o que fiz. Em momento algum, com os patrões... Existe relacionamento de trabalhador com patrão, com o Sindicato Patronal, senão o sindicato não funciona. Agora, meramente, de patrão e empregado.

Assumi o Sindicato com uma dívida superior a quatro milhões de reais. Paguei dessa dívida setenta por cento dela. Setenta por cento paga dessa dívida, que está nos autos dos processos trabalhistas. Não sou eu que está lá para verificar.

Outra coisa, houve avanços. Houve aumento em alguns benefícios. Principalmente se trabalhou muito o lado social, principalmente no que diz ticket-alimentação. Houve um reajuste ao longo de três anos e meio de cem por cento. Isso não mente porque está nas convenções coletivas.

Quando cheguei ao Sindicato a saúde do trabalhador estava debilitada, eram muitos planos de saúde na ocasião. Buscamos no mercado o plano de saúde dentro da realidade da nossa categoria, buscamos Unimed. Estava sendo trabalhado em Goiânia pela Unimed um produto chamado Unimed Fácil. E fomos até Goiânia verificar como funcionava no transporte de passageiro lá esse produto. Na ocasião entendi que deveria discutir com os patrões, com os trabalhadores isso aí. Levamos para os trabalhadores esse plano de saúde, a Unimed Fácil, e oito mil rodoviários na Região Metropolitana da Grande Vitória, oito mil rodoviários e dependentes aderiram a esse plano de saúde. Houve avanços.

Uma das acusações sobre movimento de greve de Aracruz. Gostaríamos de falar: tínhamos uma inflação de 8.32. A gente sabe perfeitamente que os institutos de pesquisa podem errar? Podem errar. Só o que estava mostrando naquela ocasião que tinha uma inflação de 8.32. Foi conseguido oito por cento e a cesta básica de oitenta foi para cento e vinte. Se isso tem manobra conforme estão falando, não sei o que é negociar, desconheço.

Isso que estou falando existe, está na convenção. Então, não tem como mentir.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Queria reiterar as palavras do Presidente da CPI, Sr. Marcelo Santos, que o principal objetivo dessa CPI é averiguar as condições e a qualidade no atendimento prestado no serviço público, com total imparcialidade, ouvindo todas as partes e respeitando o depoimento de cada depoente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicitamos aos Senhores, que estão na galeria do Plenarinho um, que mantivessem silêncio para não atrapalhar o depoente, até porque isso não ocorreu com os demais que estiveram presentes. Gostaríamos de contar com a compreensão de todos para que possamos dar um melhor andamento nos trabalhos da CPI.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Agradeço a presença do Senhor nesta CPI que apura possíveis irregularidades no sistema Transcol.

Houve algum tipo de acordo entre o Sindicato dos Trabalhadores e o Sindicato dos Empresários na gestão do Senhor?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Quero saber que tipo de acordo.

O SR. HELDER SALOMÃO - Acordo que não passasse pelas decisões das assembléias dos trabalhadores como aqui foi denunciado?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Nunca ouve. Tudo que se discutia, levava para assembléia e ela é soberana, ela aprovava e eu só assinava.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor confirma que houve manipulação nas votações nas assembléias dos trabalhadores, inclusive, uma que foi citada no Município de Vila Velha em alguns depoimentos, em que a condução da assembléia foi para manipular os trabalhadores?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Em hipótese alguma. As propostas que foram colocadas, os trabalhadores que concordaram votaram. A maioria vence e a maioria venceu. Quem se pronunciou a favor? A maioria, e a maioria venceu, eu só assinei.

O SR. HELDER SALOMÃO – Nunca houve nenhuma irregularidade nas assembléias promovidas pelo Sindicato?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Em hipótese alguma.

O SR. HELDER SALOMÃO - O que o Senhor acha que levou os membros que hoje fazem parte da Junta Diretiva a fazer essa denúncia?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Há um interesse político por trás disso.

O SR. HELDER SALOMÃO - Que interesse político é esse?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Partidário, haja vista que Carlos Alberto Mazzoni foi candidato a Deputado na Serra e já é candidato a Vereador. Então, tem interesse político-partidário por trás, primeiramente.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor acha que é esse interesse que está motivando?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Sem dúvida.

O SR. HELDER SALOMÃO - Houve também uma denúncia de que V.S.ª teria se enriquecido ilicitamente. Então, quero perguntar: quais são os bens que V.S.ª possui?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Sr. Deputado Helder Salomão, já respondi ao Sr. Presidente que há um segredo de justiça e não posso falar. Se a Justiça mandar falar, vou falar. Pediram-me para não falar e não vou falar. Se esta Casa de Leis solicitar as minhas declarações de renda, o que tenho está nas minhas declarações de renda, neste caso, irei entregar.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Queria informar que o segredo de justiça transcorre no âmbito do Judiciário, aqui na CPI estamos na área do Legislativo e não estamos querendo que conste nos autos do Poder Judiciário, estamos apenas pedindo as informações que constam de denúncias que foram aqui oferecidas. O que consta nos autos, estaremos oficiando ao Sr. Juiz. E, vamos inclusive pedir a V.S.ª que nos informe o nome do Advogado que o acompanha, se é o mesmo que está acompanhando o processo, para que nos informe o nome do Sr. Juiz, que com certeza como Advogado deve saber o nome de quem decretou o segredo de justiça.

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Dr. Robson Jacoub é o meu Advogado.

O SR. ROBSON JACOUB – Na Central de Inquérito, quem me deu essa informação foi o Sr. Delegado Chefe do DRACO, o qual até me surpreendeu no que concerne uma nova decisão que existe no Supremo Tribunal, de que o segredo de justiça estaria também quanto à figura do Advogado no Inquérito Policial. Eu, na qualidade de Advogado dessas pessoas não estou tendo acesso, inclusive, a esse Inquérito Policial que é objeto dessas denúncias, do enriquecimento ilícito. Porque se desdobrou em dois inquéritos: um por haver possivelmente problemas com a entidade federal, e foi para a Polícia Federal, este não, sobre este ele pode falar e tem falado; mas naquele o Dr. Delegado, não me lembro o nome, o sobrenome me lembro é Raick, apresentou-nos uma decisão de que ele solicitou, porque hoje os Inquéritos Policiais na Comarca de Vitória são dirigidos a uma Central de Inquéritos, essa Central toma todas as decisões antes que qualquer Inquérito se transforme em Processe. E, houve essa decisão da qual ele solicitou à Juíza sigilo naquele inquérito, inclusive quanto à pessoa do Advogado, baseado numa decisão recente do Superior Tribunal de Justiça.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – V.S.ª sabe o nome do Juiz?

O SR. ROBSON JACOUB – Salvo engano, à época era Drª Heloísa Carrielo. Salvo engano, ela estava gestante e parece que houve substituição. Há um rodízio de juizes lá, é uma até nova em termos da Justiça Capixaba, mas é Central de Inquérito. E quem pode dar melhores informações é o Delegado-Chefe do DRACO.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quero então, reiterar a esta CPI que façamos um pedido de informação, V.Exª já se manifestou anteriormente, para que tenhamos acesso a essas informações.

Quero perguntar de uma outra maneira: então, V.S.a, Sr. Francisco Forrechi, se utilizou do dinheiro do Sindicato em benefício próprio, como foi denunciado?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Não. Eu recebia do Sindicato.

O SR. HELDER SALOMÃO – O que V.S.ª recebia do sindicato?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Recebia o meu salário.

O SR. HELDER SALOMÃO – Então, não houve em nenhum momento utilização do dinheiro do Sindicato em benefício de V.S.ª, ou de qualquer membro da diretoria?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – V.S.ª já tomou conhecimento das denúncias sobre o plano de saúde, ou melhor, sobre os planos de saúde, porque haviam outros planos de saúde, houve mudança no plano de saúde, e houve uma denúncia de que haviam irregularidades nos contratos dos planos de saúde para os trabalhadores. V.S.ª tem alguma informação sobre isso?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Não é do meu conhecimento se havia.

O SR. HELDER SALOMÃO – V.S.ª não conhece nenhuma denúncia deste tipo? Nunca recebeu?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Do trabalhador, não.

O SR. HELDER SALOMÃO – E nem dos oponentes de V.S.ª que hoje estão na Junta Administrativa?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – V.S.ª desconhece que houve alguma irregularidade?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Sim.

O SR. HELDER SALOMÃO – A quem o plano de saúde atendia?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – O trabalhador rodoviário.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quantos trabalhadores eram atendidos?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Precisamente não temos o total, porque...

O SR. HELDER SALOMÃO - Mas não eram todos?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Claro que não.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor tem mais ou menos uma idéia?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Eu acredito que em torno de sessenta por cento, sessenta e cinco por cento usavam o plano de saúde.

O SR. HELDER SALOMÃO - Eu vou fazer uma última pergunta. A que o Senhor atribui a tarifa alta de transporte coletivo na Grande Vitória se comparada com as tarifas cobradas em outros centros urbanos do nosso País? A que o senhor atribui isso?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Veja bem, eu não sou técnico para afirmar se é a mais alta. Eu não tenho conhecimento Deputado, então, eu não posso falar. Não tenho conhecimento de se ela é mais alta ou que é mais barata. Eu não tenho esses dados para falar sobre isso.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor conhece algum tipo de pressão que os empresários fizeram ou fazem sobre os trabalhadores que estão no Sindicato? O Senhor já sofreu alguma pressão dos empresários?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Eu nunca sofri pressão. Eu nunca aceitei pressão.

O SR. HELDER SALOMÃO - Mas o Senhor nunca foi chamado para conversar, por algum setor do empresariado, para facilitar um acordo?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Não. Nunca fui chamado para esse tipo de negociação.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor conhece alguém que foi ameaçado, empresas que exoneraram o trabalhador ou que enviaram informação a outras empresas para dificultar o acesso do mesmo no mercado de trabalho?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Eu desconheço.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor não tem essas informações?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Eu agradeço.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Sr. Francisco, em sessões anteriores desta CPI, repetidas vezes aqui foi dito aqui por motoristas, por membros de sindicatos, que as suas assembléias eram sempre em horários que a categoria tinha dificuldades em comparecer. Por que esse comportamento?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - O Sistema de Transportes de Passageiros antigamente só tinha dois tipos de escala. Hoje tem trabalhador que larga oito e meia, nove e meia, então, é muito difícil você ter uma assembléia cheia devido a escala de trabalho. Então é muito difícil. Só se fizer uma assembléia o dia inteiro. É complicado hoje para você fazer uma assembléia, porque não existe como. Antigamente, a maioria, o grande número de trabalhadores do sistema tinha dois tipos de escala: ou largava meio dia, uma hora, ou no final da jornada. Então, hoje, devido a compensação de horas que existe no sistema, têm trabalhadores que não têm hora certa. Não tem como beneficiar a ou b, para beneficiar a assembléia para todo mundo participar dela ou, senão, a maioria.

O SR. LUZ CARLOS MOREIRA - Eu gostaria que o Senhor relatasse. A junta que assumiu provisoriamente esse Sindicato, em seus depoimentos aqui relata o desaparecimento de diversos bens, veículos lá do Sindicato, inclusive, as ambulâncias do Sindicato estão sendo localizadas em diversos outros municípios do nosso Estado. Eu queria que o Senhor fizesse um relato desse desaparecimento ocorrido, enquanto era o Presidente.

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Deputado, quando eu fui diretor desse Sindicato, eu fui Diretor de Base de 1988 a 1995. De 1988 a 1989 eu era diretor e trabalhava na base, na empresa. Depois, em 2000, como Diretor Social. Quando chegamos no Sindicato ele tinha três mil e quinhentos associados, e ao longo de oito anos colocamos cerca de trinta e cinco mil rodoviários. E eu trabalhei muito o social naquela ocasião. Eu fui Diretor Social. Largamos o sindicato...

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Sr. Francisco, eu gostaria que fosse objetivo.

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Eu vou chegar lá. Deixamos no Sindicato onze carros e quando eu retornei encontrei um carro. E é de conhecimento da própria categoria isso. E quando eu sai do Sindicato deixei três. Estão lá no Sindicato.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Por que o Senhor deu como garantia nas causas trabalhistas a área de lazer e a sede a dois advogados sem a categoria ter aprovado isso?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Isso foi um processo trabalhista. Essa área já estava penhorada pela Justiça quando ganhei a eleição. E existia um processo de um advogado do Sindicato, que já era uma demanda anterior a minha ida para o Sindicato, já antiga, e que a Justiça decretou que fosse à penhora aquela área, ficou penhorada aquela área pelo advogado.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Mas se oferece um bem à penhora é quem deve...

O SR. FRANCISCO FORRECHI – O Sindicato devia, não foi eu que ofereci, eu mostrei os bens e a Justiça penhorou. Eu não ofereci, a Justiça é que penhorou.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente, por enquanto estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Sr. Presidente, gostaria de fazer uma solicitação. Estamos notando que na Galeria deste Plenarinho estão pessoas ordeiras, e quando estamos dentro do Plenário da Assembléia vemos muitas vezes a manifestação sem ser ordeira. Gostaria que V.Exª liberasse o pessoal que está na galeria, vez que eles não interferiram em nada nos trabalhos, muito pelo contrário, é um pessoal tranqüilo e que tem o direito de se manifestar. E não está agredindo em nada. Gostaria que V.Exª deferisse este pedido.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Deputado, informamos a V.Exª que estamos num país democrático e simplesmente o pedido desta Presidência é de que os presentes na galeria não interfiram nos trabalhos desta Comissão. A partir do momento em que entendermos que está interferindo iremos pedir a paralisação e o auxílio da secretaria para que isso não aconteça mais. Mas, por enquanto, só fiz um comunicado aos cidadãos que comparecem na galeria do Plenarinho para assistirem os trabalhos desta CPI. Quero, inclusive, agradecer-lhes pela participação e dizer mais uma vez da satisfação desta Presidência em tê-los como telespectadores.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Sr. Presidente, V.Exª como um Parlamentar brilhante e educado, até mesmo porque se ouvisse aqui os demais Deputados tenho certeza de que a galeria seria liberada.

Sr. Francisco Forrechi, também chamado Alemão, gostaria de saber do Senhor por que a categoria não aprovou o seu mandato? Qual o motivo principal?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Primeiramente, gostaria de falar que uma minoria não aprovou; que uma grande parte aprovou, tanto que iam às assembléias, participavam e pagavam suas mensalidades.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Quando o Senhor falou que aprovou, uma vez que não está mais lá, qual o percentual a que se refere?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Sessenta por cento. Estadual. A base do Sindicato é estadual. É o Estado do Espírito Santo não só a Grande Vitória.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Sessenta por cento das pessoas participavam...

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Rodoviários.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Perfeitamente.
Qual a ligação que o Senhor tem com os empresários?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Ligação de trabalho de Sindicato de empregado com patrão. É a única ligação que existe.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Sr. Presidente, dou-me por satisfeito.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Francisco Forrechi foram entregues nesta Presidência um documento da Prefeitura Municipal de Rio Novo do Sul, onde a mesma emite um recibo, contra o Sindicato dos Rodoviários, no valor de duzentos e vinte e três reais e noventa e dois centavos. O recibo diz o seguinte: “Recebi da Prefeitura Municipal de Rio Novo do Sul a importância supra de R$ 223.92, referentes ao desconto dos funcionários filiados ao Sindirodoviários dos meses de julho e agosto.”
A informação que temos é que o cobrador, que foi autorizado pelo Senhor, é o Sr. Jânio. E ele continua recebendo essas contribuições no Sul do Estado e repassando não para o Sindicato. Gostaria de saber se o Senhor tem conhecimento disso, uma vez que a diretoria foi afastada no dia 5/8/03 e o documento é de 12/9/03.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Eu desconheço esse fato. Não tenho conhecimento. E se estiver fazendo, está errado. Ele não pode fazer isso. Eu orientei, inclusive todos eles, a partir do momento que foi afastada a diretoria está proibido de receber, não pode receber.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito à Secretária que faça a cópia e inclusive entregue ao Sr. Francisco Forrechi e aos demais membros desta Comissão para juntarmos aos autos.
A palavra está franqueada aos Srs. Deputados desta Comissão para as suas perguntas.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Francisco, em face dessa informação, gostaria que o Senhor pudesse nos explicar como era feita essa arrecadação, na época do Senhor, dos associados? Era concentrada numa única conta

bancária? Era, como o Senhor mesmo disse, o Sindicato era em nível estadual? Havia coordenações Sul e Norte? Era setorizado? Como era feita essa arrecadação dos membros do Sindicato que o Senhor presidiu e que por decisão da Justiça está afastado no momento?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Existe muito bloqueio por parte da Justiça que nem sempre a gente tem acesso a princípio. Mais tarde teremos acesso. Mas, os que eram recebidos era através de boleto e religiosamente contabilizado.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Era boleto numa única conta bancária ou várias em nome do Sindicato?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Algumas empresas pagavam direto à tesouraria, que é um ato legal. Você dá a quitação na tesouraria. As que depositavam em banco, na maioria delas, caia nos bloqueios e pagava aos credores. Era processo trabalhista e que até a conta do Sindicato estava bloqueada.

O SR. CLAUDIO THIAGO - Então, havia duas formas de recebimento, uma através da tesouraria e a outra através da rede bancária e que havia também uma retenção para quitar débitos judiciais trabalhistas. É isso?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Sem dúvida.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Continua franqueada a palavra.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O Senhor quando estava à frente do Sindicato foi favorável à implantação da catraca eletrônica?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Não. Sequer fui chamado para discutir esse processo. Ainda quando estava no Sindicato sequer fui chamado para discutir esse processo. Quando soube que isso estava sendo discutido, pedi uma reunião com o Governador do Estado e fui recebido pelo vice-Governador Lelo Coimbra e levei a minha preocupação com relação ao emprego dos trabalhadores. E aquela Casa me garantiu que sentaria com os empresários e jamais aceitaria que implantasse bilheteria eletrônica sem antes discutir com o Sindicato, com o Ministério Público do Trabalho, para que celebrasse um acordo garantindo postos de trabalho. Essa garantia tive do vice-Governador Lelo Coimbra.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O Senhor não achava que era interessante o Senhor estar também junto ao Poder Legislativo solicitando uma lei que proibisse isso? Porque agora isso será motivo de apresentarmos um projeto de lei nesse sentido. E o senhor nunca procurou o Poder Legislativo para discutir esta questão; só com o Executivo.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Veja bem, Deputado, a intenção seria também posterior procurar esta Casa. A princípio estivemos com o Governo,

fomos recebidos e posteriormente iria procurar. Caso não resolvesse, iríamos procurar, entendeu?

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor tem um conhecimento profundo da planilha que é formada para a cobrança da tarifa do ônibus, não é?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Veja bem , o Município ou o Estado faz a planilha e encaminha aos conselheiros. Os conselheiros têm por obrigação ler as planilhas e discutir lá na mesa. Então, sempre é votado no Conselho. No caso o sindicato tinha direito a um voto.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor acha que o direito dos trabalhadores no sistema Transcol, avaliando a planilha existente, eram respeitados?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Se a gente pegar a faixa, hoje, de salário dessa categoria a nível de Brasil, estamos em quarto ou quinto lugar entre salários e benefícios.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – E quanto aos benefícios que constam na planilha e que na verdade os trabalhadores não recebiam completos?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – A planilha de custo, não posso afirmar se aqueles benefícios não eram pagos aos trabalhadores.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Mas existe aqui denúncia dos trabalhadores que os uniformes eram incompletos e o senhor, como dirigente do sindicato, obviamente teria como primeira missão defender o trabalhador.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – A partir do momento que ele procura o sindicato e apresenta a denúncia. Eu não conheço a denúncia, Deputado. A partir do momento que ele leva ao sindicato. É muito difícil o médico dar um remédio se o paciente não falar onde está doendo.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – A questão da compensação das horas, por que o senhor concordava com tanta facilidade?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Quando cheguei, já encontrei o banco de horas há três anos no sistema, e que foi feito pela diretoria anterior.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Só por isso que o senhor concordou?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Não. Existia o banco de horas já, e da mesma forma que vinha sendo aplicado três anos anteriores foi discutido dentro desses três anos e meio de mandato.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Você há de convir que isso é uma agressão aos trabalhadores.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – O banco de horas está ano Brasil inteiro, não conheço bem essa área. Sou motorista de ônibus. Não conheço bem esse mecanismo de banco de horas.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor conhecia o Sr. Casimiro?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Conheci o Casimiro no decorrer da campanha.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Só isso?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Só.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – E por que ele distribuía cestas básicas para os diretores na época em que o senhor era o presidente do sindicato?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Veja bem, existe dentro do próprio seguro de vida, seguro de vida em grupo - não conheço bem corretagem de seguro, porque não mexo com isso - existe uma forma de repasse para “A” ou “B” e naquela ocasião pedi que eles fizessem isso através de cestas básicas para mim. Não era só para diretor não, Deputado; também para os trabalhadores. Foi doado muito para os trabalhadores. Para os trabalhadores que estavam desempregados na ocasião houve doação de cestas básicas.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Aqui existe denúncia que quando algum trabalhador ou diretor não concordava com a sua maneira de gerenciamento, você mandava cortar as cestas básicas.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Cabe o ônus da prova a quem acusa.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Aqui mesmo o Sr. Jair Pollak fez esta denúncia.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – A partir do momento que ele foi exonerado, afastado da diretoria, ele passou a não ter porque passou a não ser diretor mais.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Mas o senhor terminou de dizer aqui que ex-empregados também recebiam, que não eram só diretores.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – A partir do momento que ele saiu, ele passou a não receber. Alguns trabalhadores, quando necessitavam, eu dava a cesta também. Ele voltou para a empresa e tinha o trabalho dele.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Por enquanto estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Sr. Francisco , tivemos informação, nesta CPI, de que quando há um assalto no ônibus quem paga a conta é o cobrador. Isso é verdade?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Ele tem um limite para guardar no cofre. Quando ele entra na empresa, segundo repassam para o sindicato, dentro do contrato de trabalho dele consta que ele tem que guardar um volume de dinheiro no caixa para passar troco. Vinte passagens, se não me falha a memória. O resto ele tem que colocar no cofre. Então, quando há um assalto acima desse limite ele paga.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - O senhor, como presidente máximo, o que fez para reverter essa situação, porque realmente é um absurdo. O trabalhador já ganha pouco e ainda ter que arcar com uma responsabilidade que na verdade não é dele!? Ele foi assaltado e colocou a vida no fio da navalha.

Como presidente, qual foi a providência que o senhor tomou com relação a essa questão, ou seja, para que essas pessoas não fossem tão massacradas?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Sempre que procurado, indicava advogado para acionar na justiça e rever o que a empresa descontou dele, mas o trabalhador às vezes nem procura o sindicato porque o emprego está difícil e ele acha que procurando pode haver represália. Não posso afirmar que há, porque desconheço. Então, quando procurava eu encaminhava ao departamento jurídico para rever aquilo que a empresa descontou.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - As informações que temos é de que dentro dos ônibus têm câmaras de filmagem. Existem essas câmaras ainda?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Veja bem, parece que a Ceturb andou instalando oitenta ou noventa câmaras no sistema. Na ocasião houve uma infelicidade de um assalto a um ônibus e um colega nosso, do Município de Cariacica, foi assassinado. Se não fosse a câmara naquela ocasião teria demorado talvez um pouco mais identificar quem fez aquilo. Na época a gente concordou com essas câmaras para facilitar essa situação. Mas no Município da Serra começaram os vandalismos. Houve vândalos no Município de Serra que quebraram até com picaretas as câmaras, encostaram o ônibus no ponto final e arrancaram a câmara. Então, não sei se tem isso hoje ainda.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Sr. Presidente, estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Registramos a presença do Sr. Deputado Euclério Sampaio, também integrante desta Comissão, um dos Parlamentares- juntamente com o Sr. Deputado Cláudio Thiago- que solicitaram a instalação desta CPI.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Sr. Francisco, um dos principais papéis do sindicato, da sua diretoria, é defender primeiramente os interesses daqueles

que o colocaram na presidência. Percebemos, ouvindo alguns membros, alguns associados, que estava existindo uma grande insatisfação, que a ex-diretoria não estaria defendendo esses interesses. Percebíamos, também, uma grande desmotivação dos associados do sindicato que o senhor presidiu. Chegamos a ouvir de alguns motoristas que eles eram multados no dia–a-dia e que muitos deles não recebiam um salário ideal ao final do mês até porque as multas seriam descontadas pelas empresas. Eram multas, uma carga horária excessiva. Conversando, fora desta Casa, vimos motoristas reclamando que chegava o final do mês e o seu contracheque era bem pequeno porque os fiscais da Ceturb, dentro de uma norma, de uma regra, multavam os motoristas. Parece-me, portanto, que havia uma insatisfação.

O senhor poderia comentar a respeito desse assunto? Realmente a Ceturb, através dos seus fiscais,... Havia um excesso, uma indústria de multas em relação a isso? As empresas realmente descontavam de seus funcionários essas multas que eram aplicadas?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Quando solicitado, quando o trabalhador procurava o sindicato e reclamava das multas, imediatamente era atendido. E em algumas ocasiões houve até ameaça de paralisação do Sistema e a Ceturb reviu em algumas delas e cancelou algumas delas. Agora, Sr. Deputado, eu não posso afirmar se é uma fábrica de multa lá, isso eu não tenho conhecimento.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Este é o nosso questionamento, até porque em nosso entendimento qualquer profissional, de qualquer área ou segmento ele estando insatisfeito não prestará um bom serviço. E o mais grave em relação ao transporte coletivo, é que o profissional presta um serviço, principalmente, à população mais necessitada, de baixa renda . E quem sofre as conseqüências dessa situação, são os mais necessitados. É um bom questionamento e em breve estará presente à CPI o Presidente da Ceturb que dará sua contribuição. Muito obrigado.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Sr. Presidente, pela ordem!

O SR. PRESIDENTE – (JOSÉ ESMERALDO) – Gostaria de informar aos presentes, apesar do Sr. Euclério Sampaio não fazer parte desta CPI, mas é m brilhante Deputado.

Concedo a palavra ao Sr. Euclério Sampaio.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Bom-dia a todos. Sr. Francisco Forrechi, quando um trabalhador de uma empresa de transporte é demitido, ingressa na justiça com ação trabalhista ou qualquer que seja, existe restrição quanto as outras empresas em admissão?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Eu conheço muitos que fizeram e estão trabalhando no Sistema.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Não a pergunta que fiz foi outra: Se existe alguma restrição?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Que tipo de restrição?

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – De uma empresa passar para outra?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Não posso afirmar isso. Não conheço isso.

O SR. EUCLÉRIO SAMPAIO – Sr. Presidente, eu estou deputado e sou advogado trabalhista e o que o Sr. Deputado Cláudio Thiago falou é a pura verdade. Eu estranho, porque o trabalhador quando se sente violentado ele tende a procurar o Sindicato. Vou deixar só o meu registro: Ou os trabalhadores não tinham confiança no seu Presidente, porque ele demonstra não saber de nada ;ou ele tinha um descaso muito grande pela categoria. Senhor Francisco, o Senhor vai me perdoar mas não conhece nada ou acha que estamos aqui brincando ? Acho que o Senhor poderia ... o Senhor não é advogado da empresa, o Senhor foi um Presidente de Sindicato. Estou satisfeito!

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Francisco Forrechi.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Sr. Deputado, gostaria de ratificar que se tem não é do meu conhecimento, é só isso. Não é questão que não sei. Se tem não é do meu conhecimento. Falei que conheço trabalhadores que puseram empresas na justiça e estão no Sistema trabalhando em outra empresa. Eu tenho conhecimento disso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Está franqueada a palavra.

Concedo-a ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Gostaria que o Senhor fizesse um breve relato de quando assumiu a presidência do Sindicato, como estava o Sistema Transcol, agora no momento, qual era a qualidade para o usuário? E no decorrer do seu mandato, o que melhorou para os usuários?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Hoje o Sistema Transcol no Estado tem ainda a melhorar. Vi o transporte em Brasília ,é péssimo; no Rio de Janeiro também é ruim e Belo Horizonte também é ruim. Se tomarmos por base alguma dessas capitais, está bem no Espírito Santo. Não é dizer que está nos eixos. Melhorou muito, a frota melhorou, principalmente para quem opera, o próprio trabalhador, tem muitos carros novos. Agora, a fundo não posso afirmar se ela está cem por cento, mas a princípio vemos que têm muitos carros novos rodando.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Já que o Senhor tem respondido realmente sem dar as informações que pretendemos chegar, que deficiências, então, o senhor identifica hoje no Sistema Transcol em relação aos usuários?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Acredito que o crítico do Transcol são os horários de pico, verificamos que há deficiência no Sistema Transcol. Acho que o melhoramento teria que partir por aí: nos horários de pico deveriam aumentar a frota, porque é o horário que o trabalhador está se locomovendo, indo para o trabalho. Ou, senão, já depois de uma jornada indo para casa, cansado. Acredito que se começar por aí, começa a melhorar mais ainda.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Queria que o Senhor me explicasse como é que funciona o horário do almoço para os motoristas e trocadores? E se o Senhor acha que está correto, que é justo o tratamento que estão recebendo?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - O horário que está na convenção é de no mínimo trinta minutos. Pode ser uma hora ou de uma hora e meia. Em algumas linhas ocorrem de uma hora e de uma hora e meia.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Francisco Forrechi, gostaríamos de perguntar o seguinte: o Senhor fez alguma prestação de contas quando à frente do Sindicato dos Rodoviários, junto à categoria?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Fiz nos dois primeiros anos. E o Estatuto pede que se faça no final do mandato. Assim mesmo, fiz nos dois primeiros anos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaríamos de pedir ao Senhor que nos encaminhasse cópia.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Veja bem, encontra-se no Sindicato e não comigo. Então, não estou lá hoje para encaminhar. Encontra-se no Sindicato com o contador, que fez a contabilidade.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Então, o contador que está no Sindicato hoje é o mesmo?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Não sei se é o mesmo. Não posso afirmar para V. Exa.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Mas o contador que atuava no Sindicato anterior deve ter cópia dessa prestação?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Sem dúvida.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaríamos que o Senhor nos encaminhasse cópia dessas prestações de contas.

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Sem dúvida.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Tivemos a informação de que alguns documentos sumiram do Sindicato. O Senhor tem posse de alguns documentos que pertencem ao Sindicato?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Veja bem, não tenho nada que pertence ao Sindicato comigo. Tudo ficou dentro do Sindicato.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor afirma que não retirou nenhum documento como foi denunciado?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Negativo.

O SR. HELDER SALOMÃO – Todos os documentos relativos a sua gestão se encontram no Sindicato?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Existe na entrada uma relação de documentos que foram lavrados pelo oficial de justiça.

O SR. HELDER SALOMÃO – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Gostaríamos que o Senhor pudesse dar algumas sugestões, já que conhece bem o sistema, presidiu o Sindicato. Como bem disse aí: um dos pontos críticos, gargalos é a questão do horário de pico. O Senhor teria uma outra sugestão para que pudéssemos melhorar a qualidade do serviço do Transporte Coletivo? Já que nos últimos anos é o principal serviço criticado neste Estado.

Tanto é verdade, que em entrevista... Aliás, quando o Sr. Presidente Marcelo Ferraz assumiu deu uma entrevista, se não nos enganamos no jornal “A Tribuna”, de duas páginas, mostrando ponto a ponto quais eram os principais problemas do sistema. Se não nos enganamos, na última semana, o mesmo em entrevista a TV Gazeta, no Programa “Bom Dia Espírito Santo” – até foi um debate interessantíssimo entre o Setpes e a Ceturb – em que a Ceturb foi acusada pelo Setpes de estar engessando o sistema. O Setpes até se colocou desta maneira: “Olha, quero melhorar o sistema, mas não tenho os meios, as normas estão quase nos coibindo.” Perguntamos: o Senhor teria uma sugestão a mais para esta CPI, para que pudéssemos ter um serviço de transporte de qualidade, que atende a todas pessoas, a um preço mais barato? Já que o Senhor presidiu um Sindicato e conhece, acreditamos, a fundo os problemas do sistema? Poderia contribuir com esta CPI e com a sociedade?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Não. A minha posição é aquela, que não tenho mais informação, que seria nos horários realmente de pico. Melhorando, achamos que, já seria um avanço.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Esta CPI não quer prejulgar, até porque ela tem um prazo, tem um relator que elaborará um relatório. E os membros, também, podem estar oferecendo um relatório. Ela tem um Relator, que é o Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, que relatará baseado nas informações obtidas nesta CPI e nos autos do processo que está sendo montado por ela.

Entendemos, não como usuário mais do Sistema Transcol, mas por ser morador e Deputado de um Município, que talvez seja o maior gerador de renda para as empresas do Sistema Transcol, devido ao grande número de usuários e pela massa populacional existente de trezentos e cinqüenta mil habitantes, que o serviço do Sistema Transcol é ineficiente por diversos aspectos: por superlotação de ônibus, a tarifa é tida como muito alta. Em recente reportagem ao jornal “A Gazeta”, nos municípios pobres, e o exemplo é Cariacica, existe até uma dificuldade do trabalhador alcançar o seu emprego, em função de não ter recurso de R$ 1,60 para se locomover do Município à empresa, para sequer fazer um cadastramento.

Entendemos, também, que o trabalhador do Sistema sofre um processo psicológico em função da carga de trabalho. Primeiro, as denúncias anônimas inclusive que chegam à CPI de superlotação de ônibus. Existem linhas, por exemplo, que o motorista percorre num tempo de uma hora e trinta minutos. Se ele percorre uma linha de uma hora e trinta minutos, ele não tem tempo para fazer as suas necessidades fisiológicas no terminal. Automaticamente, não o fazendo, no retorno que deverá gastar, senão uma hora e trinta, uma hora; consequentemente num horário de pico, ele vai transmitir esse estresse, que está acumulando em função dessa carga horária para o usuário. É o trocador que vai xingar o passageiro, é o motorista que vai dar freadas bruscas ou querer cortar para cumprir horário. Até para chegar no terminal e, talvez, fazer as suas necessidades fisiológicas.

O que o Sindicato, quando o senhor estava à frente, ajudou a essa categoria para isso, uma vez que o senhor também é motorista? Falo isso, porque a condição precária do Sistema Transcol, ela também passa pelo trabalhador, que é obrigado... – Todos temos problemas. O cidadão sai de casa com problema familiar e também não pode passar isso para o usuário - Mas quando ele junta esse problema familiar, mais o problema do seu trabalho por falta de condições, isso acaba acontecendo acidente de trânsito, freadas bruscas, causando inclusive um mal-estar dentro do próprio ônibus. E o que o Sindicato fez para que, junto com o Setpes e a própria Ceturb, pudesse estar melhorando a condição de trabalho, dos motoristas e cobradores?

O SR. FRANCISCO FORRECHI – Na ocasião a gente recebeu algumas reclamações, encaminhamos expediente as empresas e a Secretaria de Transporte Municipal, e como mexem em tabela, mexem em horário, e o número de carro tem que aumentar.

Não obtivemos na ocasião nenhuma resposta para sentar para discutir essa ...

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O Senhor era presidente do Sindirodoviários quando o Sr. Jorge Hélio Leal foi Secretário de Estado?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Eu assumi em 21 de janeiro de 2000.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O Sr. Jorge Hélio ainda era o secretário?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - De transportes.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O senhor tem conhecimento de uma auditoria que foi contratada pela Secretaria de Transportes para falar sobre as possíveis falhas do sistema Transcol e do sistema de transportes?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Não, o sindicato nunca foi chamado e nem teve acesso a essa informação.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Algum membro pretende fazer alguma pergunta ao Sr. Francisco Forrechi? (Pausa)

Sr. Francisco Forrechi, acompanhado do seu advogado, agradecemos a presença do senhor nesta CPI e mais uma vez informa-lo que o objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades dos contratos de concessão ou permissão, inclusive, na fixação das tarifas, além de investigar as condições na qualidade do atendimento do transporte coletivo na Grande Vitória.

Suspenderemos a sessão pelo prazo necessário, para que possamos ajeitar o Plenarinho para a acareação dos depoentes que estiveram na última sessão.

Está suspensa a sessão.

(Suspende-se à sessão às 11h46 min, sendo reaberta às 12h01 min)

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Havendo número legal, declaro reabertos os trabalhos desta comissão.

Solicito o Sr. Secretário desta comissão para proceder a leitura do Ato Processual de Acariação para os acariados.

(O Sr. Secretário procede à leitura do Ato Processual de Acariação).

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Gostaria que no transcorrer deste trabalho fosse com bastante objetividade. Que fosse respondido pelos acariados o que for perguntado. Aqui temos advogados de ambas as partes. Advogado por parte dos Srs. Jair Pollak e Cristiano e o advogado por partes dos Srs. Francisco Forrechi, Jair Lima e Jânio Sena, além do Sr. Geraldo que se compreende a ex-diretoria do Sindirodoviários.

Gostaria também que não houvesse nenhum tipo de palavras que pudessem fugir da ordem que transcorre o percurso desta Comissão, porque teríamos que tomar as devidas providências e não é isso que pretendemos fazer.

Não estamos acirrando nenhum tipo de briga ou atrito, queremos apurar o que foi trazido para esta Comissão através do Sr. Geraldo, que é uma carta, Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, para os demais que estão presentes, não há necessidade de mostrá-la porque todos já têm conhecimento da mesma apresentada pelo Sr. Geraldo. Essa carta, inclusive foi lida para os mesmos. Na verdade, queremos esclarecer aquilo que foi apresentado pelo Sr. Geraldo nesta CPI.

Já ouvimos os Srs. Jair Pollak, Francisco Forrechi, Jair Lima, Jânio Sena, Geraldo e Cristiano, agora vamos partir para esta fase de acareação para obtermos informações e seguir o curso normal desta comissão.

Pediríamos à Secretária que colocasse também a inicial de cada Advogado representando as partes, já que foram colocados os nomes de todos os acareados para orientar os membros da CPI na hora em que fosse formular algumas perguntas e mencionar o nome dos Advogados.

Concedo a palavra ao Advogado dos Srs. Jair Pollak e Cristiano.

O SR. AÉRCIO BARCELOS MUNIZ – Em primeiro lugar os meus cumprimentos ao Sr. Deputado Marcelo Cariacica Santos, Presidente desta CPI; Srs. Deputados Luiz Carlos Moreira, Helder Salomão, Euclério Sampaio e demais autoridades presentes. A princípio, como advogado criminalista e trabalhista em momentos de tamanha relevância como este, enfoco primeiramente o nome de Deus e a presença Dele para que não haja nenhuma dúvida com relação aquilo que será exposto, porque Ele é o Senhor dos Senhores e com Ele não há mentira. Pode passar desapercebida aos olhos dos homens, mas do grande Deus de Israel não passa, que isso fique registrado nesta CPI.

Sr. Presidente Marcelo Santos, pedi a palavra a V.Exª para que antes de qualquer manifestação da defesa do Sr. Jair Pollak, não tentem subestimar o Criador, porque ninguém irá conseguir. Pode tirar a vida do seu semelhante, fisicamente, mas não se tira o que Deus deu de mais importante, que é a vida do espírito.

Deixo registrado, porque tenho um Deus verdadeiro e temo a esse Deus. O que o ser humano, hoje, mais precisa é de se aproximar de Deus porque as coisas vão melhorar se o ser humano assim agir.

Estamos numa Casa de Leis onde temos os Deputados que representam os anseios de uma sociedade e esta sociedade clama por justiça e a cada dia tem mais fome desta justiça. Esta justiça que tem que se fazer entre os homens, para não falar da justiça de Deus. Todos um dia terão que prestar contas. Você pode não prestar contas àqueles que foram eleitos representantes do povo aqui, mas cada um terá de prestar contas a Deus, custe o que custar, dos seus atos, sejam eles lícitos ou ilícitos, covardes ou não. Para Deus, cinco minutos não é muito, Srs. Deputados.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Peço desculpas ao Senhor, mas temos outras comissões...

O SR. AÉRCIO BARCELOS MUNIZ – Mas para Deus cinco minutos não farão falta. Perdoe-me V.Exª.

Quero me ater à defesa, antes da acareação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito que cortem o microfone do Dr. Aércio. Temos regras a seguir aqui e as regras são ditadas por esta Casa. Gostaria que o Senhor as seguisse.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente, pela ordem! Conheço o Dr. Aércio há muito tempo, a quem tenho o máximo respeito. Conheço o profissional que é. Mas gostaria que ele entendesse que existe um Regimento Interno da Casa. Somos eleito pelo povo e por um regime democrático. Não praticamos aqui nenhum comportamento diferente. Apenas estamos cumprindo o Regimento Interno. O Senhor, Dr. Aércio, como profissional da área deve saber que devemos, obrigatoriamente, seguir o Regimento desta Casa, e o Senhor também.

Portanto, ninguém está lhe cerceando o direito de defesa, de usar da palavra. Apenas estamos cumprindo o Regimento Interno da Casa.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Dando início à acareação, quero deixar registrado que solicito que o Dr. Aércio Barcelos Muniz se manifeste apenas quando solicitado. Inclusive, abri um precedente para que o Senhor se manifestasse, o que não consta do Regimento, porque também entendo que Deus é soberano. Mas aqui temos que seguir as leis da terra e as leis do céu. E neste momento estamos seguindo as leis da terra. O Senhor é advogado e sabe muito bem disso. Não quero causar nenhum constrangimento a nenhum dos presentes, mas como Presidente desta CPI não quero usar as atribuições que a esta CPI são conferidas. Gostaria que o Senhor se portasse como tal.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Gostaria de passar a V.Exª o relatório que me foi entregue pelo Sr. Carlos Alberto Mazzoni, que ora dirige o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Espírito Santo, o Sindirodoviários.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Já foi protocolado e solicitei à Secretária que fizesse cópias do mesmo para serem entregues aos membros desta CPI. É um relatório do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Espírito Santo, sobre a Presidência do Sr. Carlos Alberto Mazzoni.

Como já é de conhecimento de todos esta carta assinada pelo Sr. Jair Pollak, elaborada pelo Sr. Geraldo, conforme o mesmo nos afirmou na última reunião.

Gostaria de perguntar ao Sr. Geraldo, que nos afirmou na última reunião que o Sr. Cristiano, que está presente, leu esta carta antes do Sr. Jair Pollak assinar. Gostaria só que o Senhor me confirmasse isso.

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Leu.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Pergunto ao Sr. Cristiano se o Senhor leu esta carta antes do seu pai assinar e se realmente esta carta existia quando foi assinada pelo Sr. Jair Pollak.

O SR. CRISTIANO DOS SANTOS POLLAK – Não.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Sr. Geraldo nos disse também, na última reunião, que além do Sr. Geraldo, o Sr. Jair Pollak e o Sr. Cristiano havia outras pessoas no momento em que o Sr. Jair Pollak estava assinando diversos documentos, inclusive a carta. Gostaria de saber se o Senhor confirma isso.

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Confirmo.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Quem seriam essas outras pessoas a não ser o Senhor, o Sr. Jair Pollak e o Sr. Cristiano?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – O Sr. Jânio de Oliveira Sena.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Jânio de Oliveira Sena, o Senhor confirma a presença?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Srs. Deputados, boa tarde a todos aqui presentes...

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Só gostaria que o Senhor dissesse se confirma ou não.

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sr. Deputado, não tinham outros documentos, apenas esta carta quando o Sr. Jair Pollak assinou lá na sala do Sr. Geraldo Oliveira Mendes .

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Jânio, quero saber se confirma a presença do Senhor quando ele assinou?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Confirmo, eu estava presente.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Cristiano, o Senhor nos disse que simplesmente estavam presentes o Senhor, o Sr. Jair Pollak e o Sr. Geraldo. E o Sr. Geraldo está nos dizendo que há a presença do Sr. Jânio Sena. O Senhor confirma?

O SR. CRISTIANO POLLAK – Não.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – O Senhor nos disse que naquele momento, quando das presenças do Sr. Geraldo, Sr. Jair Pollak e Sr. Cristiano, a presença do Senhor se deu porque o Sr. Jair Pollak, que é seu pai, estava assinando diversos documentos. O Senhor confirma isto?

O SR. CRISTIANO POLLAK - Sim.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Sr. Jair Pollak, o Senhor confirma somente a presença do Senhor, do Sr. Geraldo e do Sr. Cristiano, ou existia mais alguma pessoa?

O SR. JAIR POLLAK – Não, só o meu filho. E ele entrou na sala comigo, o tempo em que eu fiquei lá dentro, e eu só assinei a documentação do sindicato.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - OK. O Senhor confirma também que não assinou esta carta, preenchida como está aqui? E o Senhor conhece ela, pois foi passada uma cópia para cada um dos Senhores, E o Senhor entende que, se assinou, não tinha conhecimento deste documento?

O SR. JAIR POLLAK – Sim. Eu não tinha conhecimento, porque como falei na quarta-feira passada, eu não seria nem tão bobo em assinar uma coisa que eu mesmo estava me prejudicando.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS)- Sr. Geraldo, o Senhor confirma que o que está escrito foi ditado pelo Sr. Jair Pollak e foi escrito pelo Senhor?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Confirmo.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – O Senhor confirma também que a proposta de elaborar esta carta foi feita pelo Senhor, conforme disse na última reunião?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Confirmo.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Qual o grau de escolaridade do Senhor?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Até a 6ª série, só.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Muito Obrigada. Qual o grau de escolaridade do Sr. Jânio Sena?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Primeiro Grau.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Completo?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Incompleto.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Quero só alertar aos Senhores que no teor desta carta há alguns dizeres muito utilizados por advogados. Ele tem o primeiro grau, o Senhor tem a 6ª série, o Sr. Jair Pollak tem a 4ª série, e como o Sr. Geraldo afirma que só estavam os quatros e o Sr. Jair Pollak afirma que só estavam os três. Algum advogado redigiu isto aqui.

A pergunta que faço ao Senhor: algum advogado redigiu isto aqui?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Não.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Jair Pollak, algum advogado redigiu isto aqui para o Senhor?

O SR. JAIR POLLAK – Não. Estávamos eu e meu filho na sala, e eu nem esperava... quando eu fui convidado para ir ao sindicato, que eu era diretor de base, fui chamado pra ir no sindicato e quando cheguei lá fui convidado para entrar na sala do secretário, sozinho mais meu filho, para assinar a documentação se eu consentia ou não formar a rodocaixa.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Muito Obrigado.

Gostaria de passar a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago, caso o mesmo queira oferecer alguns questionamentos referentes à acareação.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Obrigado, Sr. Presidente. Queria fazer uma pergunta ao Sr. Jânio. O Senhor é funcionário de qual empresa hoje?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Viação Grande Vitória.

O SR. CLAUDIO THIAGO – O Senhor tem algum vínculo com a viação Flecha Branca, em Cachoeiro de Itapemirim?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sim.

O SR. CLAUDIO THIAGO - Dois vínculos?

O SR. JÂNIO DE OLIVEIRA SENA – Sim.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quero fazer uma pergunta ao Sr. Jair Lima, porque no dia em que ele depôs aqui, juntamente com os Sr. Jânio, o Sr. Geraldo e o Sr. Jair, foi quando perguntei e seu Jânio apresentou a carta. Logo depois perguntei ao Sr. Jair: Sr. jair, o Sr. estava presente? Ele falou: estava presente.

O SR. JAIR LIMA - Estava presente.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Sr. estava presente na hora da assinatura da carta.

O SR. JAIR LIMA - Estava presente.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. Jânio, gostaria que o Senhor respondesse: ele estava presente?

O SR. JÂNIO SENA - O Sr. Jair não permaneceu o tempo todo na sala, apenas na hora da assinatura do documento.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. Jair, o Senhor ficou na sala até que momento?

O SR. JAIR LIMA - Eu ia subindo a escada ... foi coisa rápida, foi só para confirmar que ele estava assinando o documento, o Jair.

O SR. HELDER SALOMÃO - Por que o Senhor subiu para confirmar?

O SR. JAIR LIMA - Porque minha sala é em cima. Eu ia passando e me chamaram para confirmar que ele estava assinando o documento. E ele disse que o cartório era lá em Campo Grande, que ele tinha firma reconhecida lá em Campo Grande.

O SR. HELDER SALOMÃO - Então, pelo visto o Senhor permaneceu um bom tempo, porque até do cartório o Senhor falou.

O SR. JAIR LIMA - Não foi tanto tempo assim, foi só o tempo que ele assinou e disse que o Cartório era em Campo Grande e que ele tinha firma reconhecida. Foi isso.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Sr. chegou a dizer e nós temos as notas taquigráficas, e reli isso, o Senhor disse textualmente em seu depoimento que o estava presente na hora da assinatura.

O SR. JAIR LIMA - Estava. E ele, o Jair e o filho dele estavam lá também, o Cristiano.

O SR. HELDER SALOMÃO - Mas o Sr. também estava presente?

O SR. JAIR LIMA - Eu estava na hora que ele estava assinando.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. Jair Pollak, o Sr. Jair Lima estava presente?

O SR. JAIR POLLAK - Não.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. Cristiano?

O SR. CRISTIANO POLLAK – Não.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. Geraldo, Sr. Jair Lima estava presente na hora da assinatura?

O SR. GERALDO OLIVEIRA MENDES - Na hora da assinatura estava, sim.

O SR. HELDER SALOMÃO - Por que o Senhor disse anteriormente que eram só o Senhor e o Sr. Jânio?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Porque o Jânio foi chamado desde o momento que começamos, que entrou o Jair na sala, eu chamei o Jânio para participar, para estar comigo ali ouvindo o que o Jair tinha para falar. E junto o Cristiano também estava. No momento da assinatura o Sr. Jair estava passando e eu falei: Jair, olha, está aqui o Jair Pollak assinando o pedido dele ao presidente.

O SR. HELDER SALOMÃO - Mas o Senhor pediu para chamar o Sr. Jair Lima ou ...

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Não, o Sr. Jair estava passando no momento, porque a porta é em frente ao beco que passa para chegar na sala dele. Eu vi o Sr. Jair e falei com ele. No momento da assinatura o Sr. Jair estava.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. Jânio, o Sr. confirma que ele estava na hora da assinatura?

O SR. JÂNIO SENA - Confirmo, Deputado.

O SR. HELDER SALOMÃO - Mas o Senhor disse, anteriormente, que ficou pouco tempo e que não estava, na hora da assinatura.

O SR. JÂNIO SENA- Exatamente no período que o Geraldo leu e o filho dele leu e na hora da assinatura, lá o Sr. Jair estava presente.

O SR. HELDER SALOMÃO - Quero perguntar ao Sr. Jair Pollak: o Senhor afirma que não leu a carta ao assinar?

O SR. JAIR POLLAK – Eu li quatro folhas de documentos que eu assinei.

O SR. HELDER SALOMÃO - O que diziam esses documentos?

O SR. JAIR POLLAK - Esses documentos diziam que se eu, como fazendo parte da diretoria, consentia formar a Rodocaixa. Li quatro folhas, como tenho pouco estudo e tenho dificuldade para ler, não li o resto. Não dei uma assinatura, não sei ao certo se dei doze ou quatorze assinaturas. Inclusive, na quarta-feira passada, pedi que a Assembléia pedisse que eles trouxessem esses documentos para comprovar que eu assinei, que dei mais assinaturas lá, e no meio desses documentos eu não sabia que tinha uma folha em branco para eu assinar e mais tarde eu mesmo me prejudicar. Foi uma coisa séria, uma coisa que eu não esperava que fosse acontecer. Por eu não consentir logo, depois do primeiro acordo coletivo do sindicato, as tramóias que o Alemão faria com os empresários eu não fiquei, fiz oposição a ele, foi quando eles começaram a fazer isso para mim.

O SR. HELDER SALOMÃO – Muito obrigado. Queremos deixar registrado o desencontro das informações sobre as pessoas que estão presente no momento da assinatura.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Jair Pollak, o Senhor trabalha em qual empresa?

O SR. JAIR POLLAK – Eu sou funcionário da Viação Brisa Mar, só que agora fiquei encostado pelo INPS dois anos e quatro meses, e de quinta-feira para cá, graças à Deus, estou aposentado.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Essa empresa tem uma política na área de assistência médica, de anualmente mandar seus funcionários fazer exames? Os senhores são obrigados a cumprir algum tipo de exame, anualmente?

O SR. JAIR POLLAK – Sim. A empresa quando solicita a gente para fazer exames, ela tem as clínicas que têm convênio com a empresa e ela encaminha a gente para essas clínicas para fazer os exames que ela exige.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A posteriori darei continuidade a nossas perguntas, porque é importantíssimo o Senhor respondê-las.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Srs. Deputados, estamos fazendo uma acareação e é natural que os membros da comissão queiram fazer perguntas inerentes à CPI, mas o momento é somente para a acareação.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente, solicito que seja passado às mãos do Sr. Geraldo de Oliveira Mendes uma folha de papel em branco e que o Sr. Secretário da Comissão faça a leitura do documento que foi apresentado à CPI, até a palavra “matando”, e que o Sr. Geraldo, por favor, copie exatamente aquilo que o Sr. Secretário ler.

O SR. PRESIDENTE –(MARCELO SANTOS) – É regimental. Solicito ao Sr. Secretário que proceda a leitura e que o Sr. Geraldo de Oliveira Mendes escreva o que o mesmo ler.

(É feita a leitura do documento solicitado pelo Sr. Presidente)

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Por favor, Sr. Geraldo de Oliveira Mendes, gostaríamos que logo abaixo copiasse o que vamos lhe solicitar: “Declaro ter reescrito este texto na presença dos membros da CPI do Transcol e do meu advogado, Dr. Robson Jaccoud. Por ser verdade, assino o presente em 01/10/2003.” Por favor, agora assine.

Solicito à Secretaria que recolha o documento.

(A Sra. Secretária recolhe o documento)

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Gostaríamos de perguntar ao Sr. Geraldo de Oliveira Mendes se foi dessa forma que o Sr. Jair Pollak ditou para ele escrever.

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Sim, senhor.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – É exatamente?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Exatamente.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Agora gostaríamos que a Secretária fornecesse outro papel para o Sr. Geraldo de Oliveira Mendes e que ele ditasse para ele, da sua maneira, com direito até da ajuda do advogado. Se consegue fazer um texto parecido para que ele copiasse.

O senhor leu o documento, Sr. Jair?

O SR. JAIR POLLAK – Li.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Esse documento não foi o senhor quem ditou para ele, não?

O SR. JAIR POLLAK – Não, senhor.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – E se fosse uma coisa exatamente como está aí, como o senhor ditaria para ele? Como é que o senhor pediria a ele para escrever?

O SR. JAIR POLLAK – Fica até difícil a gente escrever tanta bobeira que os caras escreveram aí para me prejudicar. Então, seria até difícil.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente, estamos satisfeito.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaria que providenciassem cópia desse documento e que fosse anexado aos autos.

Solicito à Srª. Secretária que faça a leitura de um documento enviado pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transporte, através do seu presidente, Sr. Carlos Alberto Mazzoni. É um relatório sucinto, que será lido só para conhecimento dos senhores que aqui estão.

(A Srª. Secretária lê o documento)

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Quero fazer uma pergunta ao Sr. Geraldo: no último esclarecimento que o Senhor prestou nesta CPI nos disse... Eu perguntei ao Senhor: onde está o original deste documento? O Senhor disse que possivelmente estaria com o Sr. Alemão. O Senhor afirma isso?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Na época eu falei: possivelmente poderia estar com o nosso jurídico. Acredito que foi essa a resposta.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Alemão, o Senhor tem conhecimento desse documento, ele está de posse do Senhor?

O SR. O SR. FRANCISCO FORRECHI - Está no departamento jurídico.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Está no departamento jurídico? E o departamento jurídico do antigo sindicato onde o Senhor era Presidente ou do que departamento jurídico que acompanha hoje, inclusive?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Do sindicato.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Eu gostaria de que fosse solicitado ao departamento jurídico a original do documento. Na verdade, consultar os nossos procuradores se podemos solicitar o original ou as cópias autenticadas? Cópia autenticada para anexar aos autos. Cópia da autenticação é o que temos aqui, não é autenticada não.

Senhor Geraldo, mediante as informações prestadas pelos Senhores, o Sr. tem a 6ª Série e o Sr. Jânio o 1º Grau. Sr. Jair Lima, qual o grau de escolaridade do Senhor?

O SR. JAIR LIMA – 4ª Série.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O Sr. Jair Pollak tem a 4ª série, o Sr. Cristiano tem?

O SR. CRISTIANO POLLAK – 7ª série.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Mais uma vez quero perguntar ao Senhor, o que está escrito aqui, o que foi escrito pelo Senhor, foi ditado pelo Sr. Jair Pollak?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Foi ditado pelo Sr. Jair Pollak.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O Senhor apenas escreveu?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Apenas escrevi.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - E as presenças eram apenas do Sr. Jair Lima, que tem a 4ª série; do Sr. Jânio Sena, que tem o 1º Grau incompleto; a do Senhor que tem a 6ª; do Sr. Jair Pollak, que tem a 4ª; do Sr. Cristiano, que tem a 7ª. Ele ditou para o Senhor e o Senhor copiou? O Senhor não acrescentou nada mais?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Nada mais.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Queria que a Secretária lesse apenas o último parágrafo. Por gentileza.

A SRª SECRETÁRIA: " Na reunião da diretoria não pode participar João Carlos, Cláudio Cunha e Benê. João Carlos tem mais crédito do que diretor. Se o Secretário ou o Presidente não me chamar antes do dia 2 eu vou entregar tudo que não estou agüentando mais"

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O último parágrafo a Srª vai ler agora, por gentileza.

A SRª SECRETÁRIA: "Dou plena e revogável confissão, sem nada mais declarar, assinado Jair Pollak".

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Nesse trecho que ela acabou de ler: "dou plena e revogável confissão, sem nada mais a declarar".

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Esse termo eu...

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Espere um minuto. Sr. Geraldo. Estou perguntando um negócio para o Senhor aqui e o Senhor me respondeu diversas vezes. Eu perguntei se o Senhor havia colocado alguma coisa a mais e o Senhor disse que não. Esse final foi ditado pelo Sr. Jair Pollak?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Esse final não.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Esse final foi...

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Esse final eu criei, eu coloquei, e disse: Jair, vou terminar a carta. E ele disse: pode terminar.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Deputado Marcelo Santos, foi até bom que ele tenha feito isso porque ajudou na verdade o Sr. Jair Pollak, porque ao invés dele escrever: "dou pleno irrevogável, ele deu revogável". Então ela já absolveu o Sr. Jair.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – É o que está escrito, Sr. Geraldo na carta e assinado pelo Sr. Jair Pollak.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - O Sr. Jair Pollak já está absolvido, porque é "revogável". O Senhor está tranqüilo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Queria perguntar ao Senhor Francisco: qual motivo que o levou a destituir o Sr. Jair do Sindicato?

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Essa carta que recebi.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Algum Deputado quer usar da palavra?

O SR. AÉRCIO BARCELOS MUNIZ - Sr. Presidente, gostaria de usar da palavra para defesa.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Dr. Aércio Barcelos Muniz, pelo tempo de um minuto.

O SR. AÉRCIO BARCELOS MUNIZ - Além de ser detectado esse ponto relevante, podemos observar outro. Quando o título aqui “palavras do Sr. Jair Pollak”, quem deveria assinar esse documento na verdade era quem ouviu. Portanto, não o Sr. Jair. Ele não nega que tenha assinado esses vários documentos. Portanto o documento correto que haveria de ser confeccionado, mesmo com a caligrafia de terceiros, seria o título do documento “declaração”. Porque o próprio Jair estaria declarando e assinando no final.

Portanto, palavras do Jair Pollak...Alguém está falando que as palavras do Jair Pollak ao final, essa pessoa haveria de assinar e reconhecer sua própria firma em cartório para que confirmasse na CPI.

Era isso que eu tinha a dizer a V.Ex.a.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Sr. Presidente, pela ordem!

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Em face da pergunta que fiz ao Sr. Francisco, ele disse que destituiu o Sr. Jair até pela coação- vamos usar esse termo- pela chantagem. Mas tem nos autos dessa CPI um recibo em que o Sr. Jair Pollak estaria devolvendo ao Sindicato quatrocentos reais em relação a uma verba que ele recebera durante a greve no Município de Aracruz.

Quer dizer, é uma pessoa que repassou para o Sindicato uma verba que ele tinha em sua confiança. Pareceu-me uma pessoa correta, sincera, até porque fez essa devolução através de uma conta bancária, e temos o recibo dessa devolução.

Sr. Presidente, o que me preocupa mais é que o Sr. Jair é um profissional, fiz uma pergunta a respeito se a empresa tinha uma política anualmente de olhar o lado físico, através de exames, talvez o lado psicológico. Preocupa-nos se um profissional está fazendo algum teste psicológico de sanidade física ou mental, até porque alguém assinar um documento que ele é o principal prejudicado, eu diria que é quase uma insanidade. A não ser que ele não tenha vislumbrado naquele momento da dita assinatura que sabia o teor desse documento ou das palavras que foram colocadas.

Isso nos preocupa, porque é um profissional que está no dia-a-dia atendendo a milhares de pessoas, a centenas de pessoas e tem uma grande responsabilidade. O papel do profissional nessa área é de suma importância e coloca em risco a vida das pessoas, caso não tenham um melhor preparo.

Fica a minha observação a respeito. Acho que ninguém em sã consciência assinaria uma auto-acusação, mas como o Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, através dos seus questionamentos, já temos uma tendência do que ocorreu, de fato.

Obrigado Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Com a palavra o Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quero aproveitar, Sr. Deputado Cláudio Thiago essa sua observação para fazer uma pergunta ao Sr. Geraldo de Oliveira Mendes.

V.S.ª assinaria uma carta confessando ou assumindo uma culpa ou admitindo que pode usar métodos como diz a carta, para obter o que o senhor quer?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Eu não assinaria.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Jair Pollak, o senhor assinaria?

O SR. JAIR POLLAK - De maneira nenhuma. Assinar a carta sabendo que eu mesmo iria me prejudicar; jamais iria assinar.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Geraldo Mendes, V.S.ª acha que alguém em sã consciência, assinaria a sua própria condenação desta maneira?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Eu acho que não.

Agora, o Sr. Jair Pollak à época dessa carta, ele até falar em pular da Terceira Ponte, ele falou dentro do sindicato.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Jair Pollak, V.S.ª fez este tipo de declaração?

O SR. JAIR POLLAK – É até uma piada eu falar isto; de maneira alguma.

O SR. HELDER SALOMÃO – Está bom. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, alguma consideração?

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Não, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Srs. Francisco Forrechi, Jair Pinto Lima, Jânio Sena, Geraldo de Oliveira Mendes, Dr. Robson Jaccoud, Advogado do parte dos ex-dirigentes do Sindirodoviários, Sr. Cristiano dos Santos Pollak, Dr. Aércio Barcelos Muniz, Advogado da parte do Sr. Jair Pollak e do Sr. Cristiano dos Santos Pollak. Vamos terminar esta acareação e agradecendo a presença de todos, quero deixar até registrado aqui para o Sr. Aércio Barcelos Muniz que, como disse o Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira,

temos regras a seguir, e elas serão seguidas. E, reafirmo mais uma vez que, os trabalhos da CPI é atuar como magistrado, não temos sentimentos pelo lado “A”, nem pelo lado “B”. até que exista um lado “C” ou “D”, não existe formação de nenhum sentimento referente a nenhum lado.

O que queremos na verdade, é apurar principalmente o que vem sendo denunciado, conforme denunciou o Sr. Geraldo, uma carta possivelmente assinada pelo Sr. Pollak e confirmada por ele, que ele mesmo escreveu, meramente ditada pelo Sr. Jair Pollak. E o que vamos depois relatar, aí podemos expressar o que estamos entendendo, vai ser no final dos trabalhos, quando o Sr. Relator, que muito nos enobrece, o Sr. Luiz Carlos Moreira apresentar o seu relatório, e esse mesmo relatório ser aprovado pelos membros. O trâmite funciona assim. Tem o relatório, tem que ser votado pelos Srs. membros, pode ser apresentado um relatório em separado, depois de apresentado esse relatório, ele vai para o Plenário, depois do Plenário se aprovado ou não, ele segue o percurso natural que pode ser via judicial.

Quero deixar bem claro também que a CPI pode pedir quebra de sigilo bancário, tomar algumas medidas que nos confere, não só regimentalmente, como no meio legal que é a Legislação Estadual.

Mas acho que os trabalhos estão correndo normalmente, está havendo uma ação participativa de todos, seja da parte que acusa, seja da parte acusada, acusador. O que queremos na verdade é pegar todas essas informações e ao final apresentar o relatório.

O SR. JAIR POLLAK – Gostaria. Sr. Presidente, se me permitir de entregar uma cópia de um documento que tenho em mãos, e se possível fazer uma pergunta ao Sr. Francisco Forrechi.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Não, Sr. Jair Pollak, a não ser que V.S.ª queira fazer alguma pergunta aqui a esta presidência e oferecemos essa pergunta. O documento que o V.S.ª vai apresentar...

É a cópia de um documento que tenho em mãos, que foi soltado na época da campanha. Consegui este documento através de outra chapa, e tenho este documento guardado, poderia até já coloquei a cópia deste documento no processo que está nas mãos da Polícia Federal, e tenho três contracheques do Sr. Francisco Forrechi em mãos, tirei xerox, do valor do salário que ele ganha, e gostaria até de perguntar a ele, que pudesse responder – não vou perguntar por mim não, é pelos rodoviários, pela categoria – Como ele tem tantos bens adquiridos dentro de menos de quatro anos através desse salário? O primeiro contracheque do primeiro ano de mil e setenta e oito reais e oitenta e oito centavos, outro de mil e duzentos e setenta e sete reais e dois centavos, e o terceiro de, não o segundo que é mil cento e oitenta e nove reais, o terceiro de mil e duzentos e setenta e sete reais, durante esses três anos.

Tenho três contracheques em mãos aqui. E eu gostaria de perguntar a ele para ele falar, e não por mim, pelos rodoviários, quantos bens que ele tenho.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - O senhor gostaria de fazer a pergunta a quem?

O SR. JAIR POLLAK - Eu gostaria de fazer essa pergunta a qualquer um de vocês quatro e ele que respondesse.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Quem vai responder?

O SRS. JAIR POLLAK - Eu queria que o Alemão respondesse.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Eu gostaria que a Secretária pegasse os documentos que o Sr. Jair está oferecendo, e imediatamente efetuasse as cópias. O Sr. Francisco Forrechi, o Alemão vai responder, mas eu gostaria só da atenção dos membros desta CPI. Simplesmente formule a pergunta que eu vou dar ela como perguntada ao Sr. Alemão. Aí depois eu peço ao Sr. Alemão para responder. Me pergunte novamente a pergunta sem falar dos valores. Qual a pergunta que o senhor quer que o Alemão responda?

O SR. JAIR POLLAK - Eu queria que ele falasse, não para mim, para os rodoviários, se esse valor que ele ganhou como Presidente do Sindicato, daria para adquiriu tantos bens como ele tem hoje. Tem apartamento na Praia da Costa, em Itaparica, terrenos, construindo boates, eu tenho até o endereço da construção da boate, e posso até entregar esse endereço aqui também. Vocês podem confirmar. Então eu gostaria que o senhor fizesse essa pergunta a ele.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Eu só quero chamar a atenção dos Srs. Membros desta comissão, para uma pergunta espontânea do Sr. Jair Pollak. Baseado nessa pergunta espontânea do Sr. Jair Pollak, Sr. Geraldo o senhor conseguiu perceber, que quando a mesma pergunta, o teor, as palavras utilizadas, o vocabulário que ele utiliza, que eu quero aqui, não são os mesmos que estão inscritos aqui. Eu quero perguntar ao senhor mais uma vez. Ele ditou e o senhor escreveu?

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES - Ele ditou e eu escrevi.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Alemão, você pode responder a pergunta que o Jair Pollak fez.

O SR. FRANCISCO FORRECHI - Primeiramente, eu vou tornar a afirmar. Existe um segredo, o próprio advogado afirma para os senhores, e quando esta Casa solicitar, isso está no meu Imposto de Renda religiosamente declarado, e quando solicitarem entregarei a essa Casa.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Eu só quero deixar registrado também que o segredo de Justiça fica no âmbito do Poder Judiciário. A pergunta está sendo feita no âmbito legislativo. Caso o senhor queira respondê-la o senhor fique a vontade para respondê-la, não sob alegação da Justiça. O segredo de Justiça é o que consta nos altos da Justiça.

O SR. ROBSON JACCOUD - Se solicitar alguns dos meus clientes aqui a declaração de Imposto de Renda, estamos prontos para fornecer, porque

isso é um documento pessoal e ele pode fornecer. Não obstante isso está sendo objeto de investigação.

Mas o que ele tem de pessoal, dele, ele pode fornecer. Agora, esse segredo de Justiça é objeto inclusive dessas denúncias. E, discordando de V.Exª com muita humildade, atinge esta Casa de Leis, porque se existe uma determinação judicial, seja ela boa ou não, ainda sou daqueles que: "obedece quem tem juízo e manda quem pode".

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Também concordo plenamente com o Senhor, mas no nosso entendimento, como Presidente desta CPI, sigilo é nos autos que constam no Poder Judiciário. O que estamos fazendo aqui é uma CPI do Transcol.

Como o Senhor mesmo disse, caso os membros estejam dispostos a oferecer as suas declarações...

O SR. ROBSON JACCOUD – Sigilo bancário, sigilo telefônico, qualquer um desses. Inclusive já foi fornecido à Justiça através desse inquérito.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Muito obrigado pelas informações.

Solicito à Assessoria desta Comissão que solicite por ofício, conforme já foi oferecido pelo Dr. Robson, a declaração de bens dos ex-dirigentes. Solicito também, caso tenha a anuência do Dr. Aércio, a declaração de bens dos Srs. Jair Pollak e Cristiano Pollak.

O SR. AÉRCIO BARCELOS MUNIZ – Em absoluto.

O SR. GERALDO DE OLIVEIRA MENDES – Sr. Presidente, na última quarta-feira a Srª Deputada Brice Bragato fez uma pergunta ao Sr. Jair Pollak que deve estar registrada em Ata. Perguntou se o Sr. Jair reconhecia a minha caligrafia nesta carta. Ele falou que sim. Como que ele reconhecia a minha caligrafia se assinou uma folha em branco?

O SR. PRESIDENTE-(MARCELO SANTOS) – A pergunta faz sentido.

Sr. Jair, o Senhor reconhecia a caligrafia dele no documento ou o Senhor conhece a caligrafia dele por diversos documentos já preenchidos?

O SR. JAIR POLLAK – Por diversos documentos, porque éramos diretores juntos. Ele, como secretário, nas poucas reuniões que participei da diretoria, quem preparava a ata das reuniões da diretoria era ele, por isso que conheço a letra dele.

O SR. PRESIDENTE-(MARCELO SANTOS) – Finalizando os trabalhos, agradeço a presença de todos. E dizer que esta CPI também está à disposição de todos aqueles que participaram como acusados e acusadores, enfim, todos aqueles que participaram nos dando condições de formar elementos.

Dia 08/10/03 Décima Sexta Reunião Ordinária

Depoentes – Marcelo Ferraz

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Dando início aos trabalhos desta CPI, cumprimentamos todos os membros desta CPI, o Sr. Marcelo Ferraz, Presidente da Ceturb, e os demais membros da Ceturb que o acompanham.

Sr. Marcelo Ferraz, o objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive, na fixação nos valores das tarifas, além de investigar as condições da qualidade do atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória.

Traçamos uma ordem cronológica de depoentes. Começamos pelos trabalhadores, partimos pelos sindicatos, estamos agora partindo pela parte do Governo, através da Ceturb. No decorrer das informações prestadas pelo Senhor a esta CPI passaremos para a parte do sindicato das empresas e daí para diante.

Não temos sentimento nem pela parte do Governo e nem pela parte do sindicato das empresas, muito menos pela parte do sindicato dos trabalhadores. Queremos apurar os fatos que originaram a criação desta CPI, conforme lido há pouco.

Agradecemos a presença do Sr. Marcelo Ferraz nesta CPI e esperamos que o seu depoimento incremente o que pretendemos fazer, que é demonstrar de uma vez por todas à população a melhoria do atendimento do sistema Transcol e as condições precárias, conforme denúncia formulada a esta CPI.

Gostaria que o Sr. Marcelo Ferraz fizesse o juramento: o Senhor jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. MARCELO FERRAZ – Sim.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) Gostaria que o Senhor nos informasse a filiação, estado civil, R.G., nome completo, qualificação profissional, endereço completo?

O SR. MARCELO FERRAZ – Sou filho de Adroaldo Azevedo Gorge e Irene Ferraz Gorge, casado, RG. OAB 10432 - ES. Marcelo Ferraz Gorge, advogado, Rua Antônio Campos, nº 92, CEP 29026-180, Santo Antônio, Vitória, Espírito Santo.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Passaremos à fase dos questionamentos.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Marcelo Ferraz, agradeço a sua presença nesta reunião da CPI.

Tendo em vista o objetivo, que é apurar possíveis irregularidades no sistema Transcol e também algumas denúncias em relação à composição da tarifa, gostaria que o Senhor fizesse, antes de qualquer questionamento, um breve relato de como encontrou a situação da Ceturb no início deste Governo e quais as medidas que estão sendo tomadas para minimizar o problema do transporte coletivo na Grande Vitória. Gostaria que o Senhor fizesse um balanço desses primeiros meses, a situação encontrada e as medidas que

foram tomadas para poder melhorar o sistema de transporte coletivo na Grande Vitória.

O SR. MARCELO FERRAZ – Assumimos o Governo em janeiro. Assumi ocupando interinamente a Secretaria de Transportes do Estado, a diretoria do DERTES e a presidência da Ceturb. Até o dia 24 de janeiro respondi por esses três cargos, ocupando-me mais efetivamente com a Ceturb a partir do dia 25 de janeiro.

Mas, já desde o primeiro momento, a partir da sessão que tomamos posse, detectamos, diagnosticamos uma ...Vou separar a minha avaliação em duas partes: uma no que diz respeito à área meio da empresa e outra à área fim, ou seja, a prestação de serviço.

Quanto à área meio da empresa encontramos, com destaque a ser dado, a desorganização das informações relativas a ações judiciais. Não encontramos uma memória de todas as ações judiciais envolvendo a empresa, todo material relativo ao estado das ações, especialmente aquelas mais urgentes e as execuções. Isso nos chamou bastante a atenção e dedicamos na área meio o nosso esforço no sentido de organizar procedimentos, recolher informações que nos dessem condições de montar uma estratégia de defesa jurídica da empresa, porque nos sentíamos surpreendidos com citações de execuções, penhora de bens. Não sabíamos exatamente quais eram os bens da empresa vinculados a execuções e penhoras. Isso nos dava uma fragilidade para fazer gestão patrimonial da empresa.

Também não encontramos os relatórios previstos estatutariamente da gestão dos gestores que nos antecederam. O estatuto da empresa prevê um relatório semestral e do ano passado nenhum dos dois relatórios estavam prontos, dando conta dos fatos sociais importantes que repercutiriam sobre a empresa, especialmente sobre o seu patrimônio e a gestão de serviço.

Essas duas ausências, tanto das informações relativas das ações judiciais quanto a ausência dos dois relatórios de gestão, são fatos que colocam uma agenda de trabalho para que consigamos organizar essa avaliação. Isso tem uma data, um referencial de data importante, que é a data de 30 de abril. Por ser a Ceturb uma empresa pública instituída no formato de sociedade anônima, ela tem a tomada de contas do exercício anterior feita até o final do primeiro quadrimestre do exercício seguinte. Então, esse momento era um momento privilegiado para que a gente tivesse todas essas informações organizadas, um balanço da gestão na palavra de quem foi o gestor, na palavra diretor, neste caso a diretoria, na palavra dos órgãos de fiscalização, controle e direcionamento da empresa. Aí me refiro ao conselho fiscal, conselho de administração e à assembléia geral da empresa.

Passamos o período tentando organizar essas informações. Notificamos os gestores anteriores para que nos dessem no prazo hábil, até 30 de abril, essas informações, especialmente a diretoria. O ponto de partida de toda essa avaliação dos negócios sociais da empresa no ano anterior e a gestão dos serviços seriam os relatórios dos diretores.

Então, solicitamos formalmente aos diretores...

O SR. HELDER SALOMÃO – Quais diretores? Da última gestão?

O SR. MARCELO FERRAZ – Da última gestão do ano de 2002, porque assim prevê o estatuto e até onde a gente foi, onde estão os relatórios da gestão anterior, porque o estatuto prevê.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quem era o presidente da Ceturb na última gestão?

O SR. MARCELO FERRAZ – Sr. Hugo Borges Júnior.

O SR. HELDER SALOMÃO – E o Sr. recebeu cópia desse relatório?

O SR. MARCELO FERRAZ – De dois diretores já recebi, do planejamento e do diretor de operações. Do Sr. Fernando Alencar, diretor de planejamento; e do Sr. José Carlos Moreira. Do diretor presidente ainda não recebi.

O que fizemos com essas informações disponíveis dos órgãos de controle da empresa, conselho fiscal e conselho de administração? Como diretores da diretoria atual, nos posicionamos do seguinte modo: com alguns relatos do conselho fiscal de que teria havido despesas, por exemplo, fora do objeto social da empresa, relatadas pelo conselho fiscal, diante de acordos judiciais que precisavam ser melhores esclarecidos das circunstâncias e motivações, diante de incertezas quanto à responsabilidade e adequação estatutária e legal dos atos praticados, a diretoria atual se posicionou dizendo que os elementos de convicção trazidos até então à disposição da diretoria não seriam suficientes para que nos posicionássemos.

Foi contratada auditoria independente. O relatório da auditoria foi também inconcluso, foi insuficiente, ele não nos instruiu o suficiente, de modo cabal a ponto de dizer: Aprove as contas. Rejeite as contas.

Diante disso, nos posicionamos como diretoria, juntamos o parecer do conselho fiscal; reunimos o conselho de administração e o mesmo posicionamento da diretoria foi corroborado pelo conselho de administração e em seguida convocada a assembléia geral, no dia 30 de abril. A assembléia geral se desdobrou em dois momentos. Ela se reuniu no dia 1º e no dia 20 de abril. A propositura da diretoria desde o primeiro momento foi anular aquele procedimento de auditoria que tinha sido inconcluso e deliberar pela contratação de uma nova auditoria que fosse muito mais profunda das análises, que fosse além do ano de 2002, fosse 2002, 2001 e 2000. Pelo menos três anos como manda a boa prática contábil, pelo menos para se ter uma idéia clara, porque os negócios sociais tinham repercussões nos anos anteriores. Então, a partir do dia 20 de maio foi celebrado e deliberado pelo acionista majoritário, representado pela Procuradoria do Governo do Estado, pela Procuradora Daniela Pimenta, foi deliberada a contratação de uma nova auditoria.

Partimos a partir desse momento para elaborar o termo de referências para contratação dessa auditoria, que teve no processo licitatório idas e vindas e a gente conclui no dia 10 deste mês o processo de contratação e vai fazer, vai ter um parecer. Primeiro em função da auditoria anterior ter sido contratada por um preço que consideramos vil e inadequado.

O SR. HELDER SALOMÃO – Qual preço?

O SR. MARCELO FERRAZ – Dois mil e oitocentos reais, é um preço incompatível com uma auditoria à altura das necessidades que nós como gestores precisávamos das informações sobre a gestão da empresa.

O SR. HELDER SALOMÃO – A nova auditoria vai ser contratada por quanto?

O SR. MARCELO FERRAZ – Ela tem um preço teto da ordem de sessenta e quatro mil reais estipulado no processo licitatório. O escopo é bem mais amplo e inclusive a técnica de contratação é outra, não é uma tomada pelo menor preço. É uma carta convite, é uma tomada de preço, técnica é o critério de seleção. Então, é muito mais rigorosa na seleção do prestador de serviço quanto a habilitação jurídica, regularidade fiscal, econômica e financeira para que tenhamos uma avaliação adequada para que os órgãos sociais da empresa possam efetivamente exercer o seu papel de controle. Inclusive, fizemos no decorrer desse período em função de um posicionamento que consideramos inadequado do conselho fiscal, fizemos a recomposição do conselho, porque o conselho fiscal anterior tem o papel legal de se posicionar em relação as contas da empresa, se pronunciando pela aprovação ou rejeição. O conselho fiscal colocou um parecer resumido dizendo: vou submeter as contas aos demais órgãos de controle da empresa, ele próprio que seria o órgão de aconselhamento para deliberar, para contar pela aprovação ou não, não se posiciona. Isso foi um fato que estranhamos e por isso fizemos, conforme o acionista majoritário, promoveu a recomposição de todo o conselho fiscal da empresa. Isso no ponto de vista da área meio.

Medidas tomadas para isso: fizemos uma nova contratação. Encontramos um contrato de prestação de serviço advocatícios expirando em 28 de fevereiro. Fizemos uma nova contratação mediante processo licitatório de um outro escritório de contratação que é o escritório que hoje nos presta serviço.

Fizemos uma circularização por todos os escritórios prestadores de serviços jurídicos para nos dar informações a respeito de ações judiciais. Colocamos dois profissionais da empresa para percorrer as varas, fóruns para buscar informações, mediante certidão de cartórios, sobre todas as ações judiciais envolvendo a empresa, para fazer um cruzamento com as esparsas informações sobre os procedimentos judiciais em curso, envolvendo a empresa.

Além disso, encontramos parte de processo administrativos e judiciais em poder de um escritório que prestava serviço jurídico para a gestão anterior, sobre o argumento de que esse escritório, que também tem ações judiciais contra a Ceturb. A alegação é de que o contrato deles foi rompido imotivadamente, faltando ainda em torno de dez meses para expirar, sobre o argumento de que não era mais conveniente para o então gestor aquele escritório e que faria uma nova contratação. Esse escritório retinha documento, oficiamos a esse escritório para obter a documentação que é de direito da empresa, para recompor o arsenal, o conjunto de informações absolutamente essenciais para fazer a defesa da empresa.

Do ponto de vista organizacional-administrativo, encontramos, fizemos uma negociação salarial, a data base dos trabalhadores é o mês de maio.

Iniciamos a negociação em maio e fechamos no mês de setembro, passamos bons cinco meses negociando, fechamos um novo acordo coletivo e esse foi o fato importante porque conseguimos com isso ter uma visão clara de como estão os recursos humanos, como estava a política de salário da empresa, o que tinha sido feito nos acordos anteriores.

Na área meio, isso é o que ocorreu de fundamental. Hoje, diminuiu bastante mas ainda temos ações aonde não temos todas as informações da empresa. Há processos administrativos que são originários da empresa que tem carga para a Secretaria de Transporte do Governo do Estado e os processos existem no protocolo, a carga aponta quem seria o responsável mas os processos estão com destino ignorado. Isso no ponto de vista meio.

No ponto de vista final, no ponto de vista da prestação de serviço de transporte, encontramos um conjunto de autuações engavetadas, ou seja, se tinha parada a prática de fiscalizar o serviço de transporte, tomamos como providência imediata a notificação de todas as empresas em relação a autuações, entendendo que se houvesse alguma irregularidade, iriam se defender. Desengavetamos um conjunto de autuações que estavam paradas, encontradas engavetadas literalmente.

Do ponto de vista da avaliação dos serviços, encontramos uma população reclamando dos serviços, um corpo técnico sem diretrizes, a empresa de um nível de média para baixa gerência sem diretrizes de atuação, um tanto dispersa, o povo reclamando da prestação de serviço. Os terminais sem atender as especificações do Corpo de Bombeiros quanto a segurança.

Encontramos as empresas prestadoras de serviços numa postura absolutamente omissa no ponto de vista de propor melhorias. O que fizemos diante desse quadro? Reunimos a equipe da empresa, colocamos a visão do novo Governo, situamos a equipe da Ceturb na visão do novo governo que assumiu o Estado a partir de janeiro, colocando o nosso compromisso com a ética, com a qualidade do serviço público, a nossa visão de servidor público. E, junto com essa empresa a partir de um planejamento estratégico formulado por esse próprio corpo técnico, montamos uma agenda de trabalho para dar conta da enorme tarefa que tínhamos de enfrentar. Uma tarefa da seguinte magnitude: mais ou menos duzentas linhas operando; mais um outro tanto, ou seja, dezoito linhas de transporte seletivo, fazendo em torno de oito mil viagens por dia, percorrendo duzentos, duzentos e vinte mil quilômetros; fazendo duzentos e quarenta mil viagens em torno no mês; duas tarifas em vigor: um real e vinte centavos e um real e sessenta centavos; uma frota no início do ano de mil cento e dezesseis carros; um conjunto de reivindicações de comunidade sem andamento, desorientados, sem diretrizes para como atender. Então, tínhamos esta tarefa a dar conta.

O que fizemos? Seguindo uma receita clássica de como se trabalha com transporte,. O problema fundamental colocado pela população era a superlotação. Do ponto de vista dos terminais a tarefa era razoavelmente mais simples de resolver, que era a questão de investimentos, adequar especificações, fazer investimentos em equipamentos contra incêndio, programação visual, limpeza, trabalho de rotina, manutenção civil. Mas, do ponto de vista de prestação de serviços seguimos, como falei anteriormente, a fórmula clássica. Como se resolve o problema de superlotação? No primeiro momento tem que colocar mais ônibus, tem que reforçar a oferta identificar onde se está com os principais gargalos, ter critérios de prioridade e planejar o

aumento da oferta. Só que nesse planejamento, ele por si só não basta, tem que ser feito de acordo com o cenário em que se trabalha. Ainda naquele primeiro momento, supondo que você esteja com os controles de custos e receitas, você sabe qual é a sua margem, até onde se consegue caminhar, qual o tamanho da folga, da oferta que vai ser feita para colocar mais ônibus e viagens, enfim, como vai resolver essa questão? Trabalhamos bastante na especificação do veículo, porque no nosso diagnóstico, colocar mais espaço, oferecer mais assentos por quilômetro, precisávamos mexer e atacar nas possíveis ampliações que fôssemos fazer, na especificação do veículo. Teríamos que ter como regra o veículo mais longo, próximo de seis metros entre eixos, em vez de veículos mais curtos de 5/18, 5/17, 5/25 entre eixos, porque isso dá um ganho bastante interessante na hora de transportar a população na hora de pico.

Trabalhamos bastante na especificação de veículos dando conta de outras demandas importantes também, como, por exemplo, assento da dianteira para idosos, especificação de espaço para deficientes físicos, mexendo no layout do veículo. Isto tinha um limite. Ao colocar você tinha que ver quanto custava. Um veículo para ser colocado em operação, ele requer pelo menos seis novos profissionais além de investimento no próprio veículo, então, tinha uma limitação.

Tivemos que montar um planejamento ao longo do ano que o primeiro investimento foi previsto para o mês de julho, só que entre o diagnóstico feito em março, e o mês de julho, precisávamos agir. Qual foi a estratégia utilizada para atender às demandas que estavam represadas, para atender às situações mais urgentes? O Transcol trabalha, como todo sistema de transporte, com uma frota operante e uma reserva. Lançamos mão da frota reserva, correndo o risco de não ter como repor a frota no momento que precisasse para atender demandas e com isso criamos oito linhas de abril até julho, quando os primeiros veículos novos da ampliação de frota chegariam. Praticamente usamos os cem veículos da frota reserva, quase isso, para poder atender às novas demandas criando linhas, porque não teria como esperar a chegada do investimento, que foi planejado de modo a esse equilíbrio econômico financeiro de dar quando flexibilizamos o período de idade do veículo a permanecer no sistema como frota reserva das empresas, onde permitimos mediante vistoria e laudo de engenharia que o veículo permanecesse até a idade de dezesseis anos. Entendendo que o fundamental para o veículo não é a idade dele em si, isso não diz tudo a respeito do veículo, o que diz a respeito das condições fundamentais de um veículo operar ou não é a manutenção que está sendo feita nele. Você pode ter um veículo com treze anos de idade rodando em condições melhores que a de um com três ou quatro anos. Depende do padrão de manutenção dele. Então, aumentando o rigor no padrão de manutenção da frota se consegue operar com uma frota mais velha. E, ao operar essa flexibilização você cria condições para que o investimento em veículos novos seja feito e não onere a tarifa.

Essa equação foi feita; esse planejamento econômico e financeiro foi feito e o primeiro investimento ocorreu em cinqüenta novos veículos que entraram em operação em julho e que se conclui agora, no mês de outubro, quando entram a parte mais pesada dos investimentos, de cento e dez veículos novos para atender os problemas de superlotação que existem, que estão diagnosticados, não são negados, não tampamos o sol com a peneira, existe

um diagnóstico de problemas, que conhecemos, sabemos os horários, aonde ocorrem e como resolvê-los.

Do ponto de vista de aumentar a oferta o retrato que tiramos montou o equacionamento e a solução em custos. Até o final do mês entram cinqüenta e dois veículos padrão para atender a demanda entre terminais, os amarelos; entram oito veículos articulados e que também atendem à demanda mais pesada, e entram cinqüenta novos veículos para as linhas alimentadoras. Com isso acreditamos equacionar a questão da superlotação na hora pico. Só que isso é um processo dinâmico, isso não significa que os problemas estão resolvidos em definitivo. É necessário o monitoramento e temos o estudo que monitora e avalia.

No meio desse processo, durante o mês de julho fizemos uma pesquisa de opinião. A pesquisa de opinião feita pela empresa Futura corroborou com o nosso diagnóstico dando conta de uma nova média de avaliação: a metodologia foi importância/avaliação próxima de seis, ou seja, o Sistema, se utilizado a similaridade com a área da Educação, passa de ano mas está de recuperação. Passa-se com uma nota mal avaliada, não passa bem de um ano para o outro, se for mais rigoroso na avaliação e colocar média sete, confirmando os dados do nosso diagnóstico.

Mas, apenas aumentar a frota – falei da fórmula clássica do sistema de transporte, de primeiro atender à emergência - colocando mais veículos não basta. Tomamos providências em duas outras frentes de trabalho, além de colocar mais veículos. Precisamos garantir um padrão de eficiência e garantia de qualidade na prestação do serviço, por isso aproveitamos uma memória da empresa sobre especificação de qualidade e um sistema de avaliação de desempenho das empresas operadoras e demos o seguinte tratamento a esse sistema de avaliação de desempenho, onde os primórdios dele são de 1992, que o uso administrativo no sentido de garantir qualidade não estava sendo adequado, por isso introduzimos algumas modificações do ponto de vista das conseqüências de uma má avaliação da situação do desempenho das empresas operadoras. Estabelecemos critérios a partir da formulação técnica visando o seguinte: 75% e 90% como duas faixas de corte. As empresas que dentro dos critérios tivessem desempenho abaixo de 75% teriam duas ordem de conseqüência administrativas: a primeira seria do ponto de vista financeiro, ela seria penalizada com a dedução de 1% do seu custo operacional em favor das empresas com desempenho acima de 90%; e mais, se esse comportamento se repetir por quatro meses durante um período de doze, tratando como permissão a delegação que é dada à empresa, abriríamos o início do procedimento de declaração de caducidade dessa permissão e, em seguida, abriríamos o processo licitatório. Porque essa empresa estaria fora do sistema. Tudo isso com base no Art. 38, §1º inciso I da Lei estadual de Concessões. Então, especificamos e normatizamos dando conseqüências financeiras e administrativas às permissões da empresa. Isso no sentido de garantir qualidade.

Para concluir a terceira linha de trabalho, ou seja, garante a frota, trabalha para garantir qualidade, mas, existe a necessidade de investimentos considerando que o o Sistema Transcol foi implantado em 1989, com quartoze anos de operação sem investimentos significativos em relação ao seu início. No seu desenho original ficou absolutamente claro para nós que o Sistema carece de investimentos em infra-estrutura. A Região Metropolitana de

quartoze anos atrás, rigorosamente não é a mesmas de hoje. A movimentação, a mobilidade urbana, o uso e a ocupação do solo é o outra matriz, completamente diferente. Por isso há necessidade de investimentos em infra-estrutura em dois aspectos: um no sistema viário e outro na ampliação de terminais. Portanto, há um planejamento que prevê em função da recuperação de investimento do Estado no próximo ano a construção de dois novos terminais: um na região de Coqueiral de Itaparica outro na região de Castelândia, em Jacaraipe; também a construção de quatro mini terminais: Nova Rosa da Penha, Jardim América, São Torquato e Jardim Marilândia, para que a gente amplie a infra-estrutura do setor transporte.

No sistema viário trabalhamos com a idéia de que se redesenhe o sistema viário, os principais eixos, com a priorização do transporte coletivo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Esses mini terminais seriam em Cariacia, Nova Rosa da Penha....

O SR. MARCELO FERRAZ - Jardim América, Cariacica, em São Torquato, Vila Velha. E terminais de integração nos modelos parecidos com os que temos hoje: um na região de Coqueiral de Itaparica, Vila Velha, e outro em Castelândia, Serra. Isso dentro de um planejamento de longo e médio prazo. Já iniciamos este ano a parte relativa de providências concretas. Identificamos áreas em potenciais e estamos no processo de avaliação do metro quadrado destas regiões, a fim de apropriar o valor adequado para o processo de desapropriação. A depender da capacidade de investimentos e do desenvolvimento do orçamento do próximo ano iniciarmos esses procedimentos com vistas a investir em infra-estrutura para ampliação dos terminais do Transcol, que com seus 14 anos já cumpriu essa etapa, até um pouco tardiamente, em receber novos investimentos.

O investimento do sistema viário, aí em parceria com as Prefeitiras, a depender ainda de alavancar os recursos fora do Tesouro Estadual, para que a gente consiga fazer operações de crédito e investir no sistema viário, dando tratamento preferencial ao transporte coletivo, dentro de uma compreensão de que desenvolvimento sustentável a gente só vai conseguir dando prioridade ao transporte coletivo em detrimento do transporte individual, mas entendendo que o transporte coletivo para se credenciar a isso ele precisa dar um salto de qualidade bastante grande, com confiabilidade, regularidade e qualidade no serviço geral, para que a gente consiga conversar melhor com o usuário do automóvel sem estar na posição de desigualdade quanto aquilo que seria os requisitos de qualidade do usuário do automóvel.

Então, esse é o resumo da nossa situação até o momento. E estamos à disposição para fornecer qualquer informação que colabore no sentido da gente construir uma coisa melhor para o usuário do transporte coletivo da Grande Vitória, que é essencialmente pobre. Metade dos usuários tem renda até três salários mínimos; oitenta por cento dos usuários tem uma renda até cinco salários mínimos, ou seja, estamos falando da base da nossa pirâmide social. Uma base de excluídos da nossa região metropolitana, porque nós temos dois milhões e trezentas mil viagens, detectados em pesquisas, e temos um deslocamento em torno de quase novecentas mil viagens dessas se dando a pé na nossa região metropolitana. Na verdade seria uma tradução local do estudo do IPEA. Estamos falando da população pobre se deslocando em

condições... e por falta de capacidade de pagamento devido ao quadro geral no País todo, com a tarifa de transporte acima da capacidade de pagamento da população.

O SR. HELDER SALOMÃO – No jornal A Gazeta, 21 de setembro, o Senhor Oscar Camacho Espíndola, de Guarapari, faz uma série de críticas ao Sistema Transcol; diz que "subsidiar as tarifas com recursos públicos e construir dois terminais de integração são medidas inócuas, e que os motivos da tarifa alta é que está havendo sistematicamente uma diminuição de passageiros pagantes, e ele conclui dizendo que "quanto mais cara a passagem, menos passageiros se tem no sistema". E faz uma denúncia de que há valores super faturados, índices e valores indevidos dentro da planilha técnica que é utilizada para a base de cálculo para a própria tarifa; e o Senhor afirma agora que grande parte dos usuários do sistema é pobre, então, temos de um lado uma população pobre e do outro uma tarifa alta. Solicito que o Senhor comente a respeito da observação feita pelo Sr. Oscar, até que ponto essa colocação tem fundamento e como o Senhor, enquanto Presidente da Ceturb, se posiciona a respeito disso?

O SR. MARCELO FERRAZ – Esse nosso posicionamento foi publicado no jornal A Gazeta da quarta-feira seguinte a essa manifestação.

A resposta será por parte. Primeiro, quanto a ser inócua a construção de terminais, você tem um sistema com quatorze anos e tem uma expansão da ocupação urbana, então, basta olhar o uso de ocupação do solo, se fizer uma avaliação de dados de uso de ocupação de solo de quatorze anos atrás e hoje, a mancha urbana em direção ao norte e em direção ao sul, a conclusão não precisa ser técnica e nem de grande inteligência para concluir que há a necessidade clara de você ter de fazer um esforço logístico nos grandes deslocamentos da população, senão, você cria em Vila Velha e Serra o mesmo problema que foi o problema original do Transcol, de desconcentrar o desenvolvimento em relação ao Centro de Vitória. Você tinha um Sistema que concentrava tudo: eram linhas radiais para o Centro de Vitória. Então, o Sistema Transcol vem para agregar essas demandas em pontos intermediários, para poder dar uma nova lógica e distribuição com mais racionalidade. Então, o mesmo fenômeno estaria ocorrendo hoje em relação ao Centro de Vila Velha, Terminal de Vila Velha, Terminal do Ibes, Terminal de Carapina e Terminal de Laranjeiras, então, é necessário você distribuir essa concentração. E essa resposta ai é um tanto óbvia.

Em relação à tarifa, à população pobre, a lógica é absolutamente correta. A medida em que você aumenta a tarifa numa população pobre, a menos que o usuário seja absolutamente cativo e não tenha alternativa, a capacidade de pagamento está afetada e como em qualquer negócio vai diminuir a rentabilidade. Tem um dado interessante no Sistema Transcol que é atípico em relação aos demais Sistemas do País: nas oito maiores capitais brasileiras de 94 a 2002 os Sistemas perderam em média de vinte cinco a trinta por cento da demanda. Esse dado não ocorreu no Transcol. Mas há um outro modo de se ter um dado absoluto, ou seja, a média geral de passageiros fica em torno de centro e trinta e cinco a centro e quarenta milhões de passageiros/ano. Só que se você levar em conta o crescimento demográfico, você verá que há realmente uma perda, então, você consegue ter a dimensão

dessa exclusão social aqui no Sistema Transcol em função do aumento da movimentação urbana, da atividade sócioeconômica e a estabilização da curva de passageiros transportados, então, é a medida que temos no Transcol.

Quanto à índices super faturados, deixo claro, primeiro, que a gente encontrou uma tarifa em vigor e não se procedeu a nenhum tipo de alteração tarifária. E o material que encontramos foi... A metodologia de cálculo utilizada pela Ceturb resulta de uma auditoria contratada nos anos de 1999 e 2000 pelo valor de trezentos mil reais à Fundação Ceciliano Abel de Almeida e de onde resultaram os atuais índices que estão em utilização no Sistema Transcol. Esse trabalho é assinado por um doutor que é referencia na área, Dr. William de Aquino, e que esses são os dados da auditoria que a gente encontrou com responsabilidade técnica em vigor no Sistema Transcol. Portanto, como é que os bons Sistemas de Transportes trabalham: com auditorias. Encontramos uma auditoria recente e ela passou pelos canais formais que deveria passar para ter a chancela, ou seja, ela foi contratada, tem na contratação o parecer jurídico da inexigibilidade de licitação. Foi feita uma contratação direta com dispensa de licitação, melhor dizendo. O relatório de auditoria está disponível, os coeficientes em vigor são os coeficientes resultado da auditoria, e tem uma memória seqüencial que leva à conclusão dos cálculos que estão hoje em uso.

Por uma questão de responsabilidade técnica, para se contestar uma auditoria precisa no mínimo fazer uma outra auditoria. Então, os que estão em vigor resultam de uma auditoria que tem esse perfil técnico que estou dando, que tem a chancela do Conselho de Administração da Empresa para a sua contratação e do Conselho Tarifário, órgão que tem poder deliberativo legalmente constituído para fazer esse tipo de apreciação e deliberação.

No geral, a metodologia colocada no Transcol é a mesmíssima utilizada no Brasil todo. Não identificamos nesses itens qualquer coisa que pudéssemos chamar de superfaturamento. Onde é que ocorreria superfaturamento? Qual a metodologia de coleta de preços? Até por não ter feito ainda nenhum tipo de reajuste tarifário, estamos monitorando esses preços e os preços planilhados seguiram esses caminhos formais. Os índices que estão planilhados resultam de auditoria. É o que temos a dizer.

A respeito ainda do Sr. Oscar Espíndola Camacho, ele fez essa denúncia nos governos Albuíno Azeredo, Vitor Buaiz e José Ignácio Ferreira e reiterou em nosso governo. A nossa postura foi recolher todo o material disponível. Como a denúncia ficou no âmbito de auditoria e procuradoria, encaminhamos à procuradoria, que tem um procedimento administrativo em curso. Colocamo-nos absolutamente à disposição para - perante o Ministério Público, a CPI - tudo que puder ser esclarecido e estiver disponível na empresa estar ao alcance de todos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente e demais membros da CPI, ouvimos atentamente o depoimento e nos parece que o Sr. Marcelo faz um trabalho altamente científico com relação ao Sistema Transcol.

Já escutamos muito os trabalhadores do Sistema, mas em momento nenhum percebemos que o senhor tenha falado sobre as condições dos

trabalhadores. Em momento nenhum. Então, para o senhor está tudo bem com eles. O que mais ouvimos nesta CPI foram exatamente reclamações por parte da categoria.
Há uma série de denúncias, as mais graves possíveis, feitas no decorrer de nosso trabalho nesta Comissão. Podemos até citar alguns exemplos, chegando ao ponto de um tratamento desumano para com os trabalhadores. Em seu trabalho científico, o senhor mostra tudo, parecendo que a coisa vai ficar cem por cento, mas que para o senhor não interessa o trabalhador. Porém na atividade fim achamos que eles têm um papel de extrema importância. O senhor citou o caso dos veículos, o aumento da frota, mas ainda não o escutamos falar que proposta a Ceturb tem para acabar com uma série de coisas que foram relatadas aqui.
Obviamente achamos que o senhor ainda está há pouco tempo na empresa e tem o entendimento de que ainda não é tempo para se modificar essa situação tão rapidamente assim. Porém, chamou-nos atenção o posicionamento do senhor, porque em momento algum fez essas colocações. Escutamos aqui que o horário dos trabalhadores do Sistema Transcol para almoçar é horrível, que não têm direito a em determinado momento ir ao banheiro, que os fiscais a todo momento estão notificando, multando.

Faça-nos, por favor, uma análise, porque o senhor possui pesquisa e tem um bom conhecimento do Sistema, até porque foi Secretário de Estado de Transportes da Capital e tem uma vasta experiência nisso.

Como o senhor faz a avaliação dos motoristas, dos cobradores que a todo momento estão sendo agredidos com desconto em seus pagamentos porque o veículo foi roubado; quando recolhem o dinheiro, se estiver faltando é descontado no pagamento, sem nenhuma oportunidade de ter um fiscal para conferir. Como o senhor avalia essa situação entrando no décimo mês de administração? Queríamos que o senhor fizesse uma avaliação humanitária, profissional de como vê a categoria desses trabalhadores.

O SR. MARCELO FERRAZ – Primeiro, tenho uma origem sindical. O científico...

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente, gostaríamos que as respostas fossem objetivamente baseadas naquilo que estamos perguntando.

O SR. MARCELO FERRAZ – Serei bem objetivo. Institucionalmente não é papel da Ceturb intervir nas relações de trabalho. Constitucionalmente essas relações devem ficar afetas ao sindicato da categoria econômica e da categoria profissional. A resposta é só esta.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor acha que consegue uma melhor qualidade na prestação dos serviços exatamente com esse posicionamento?

O SR. MARCELO FERRAZ – Não, Sr. Deputado. Aí vou ter que entrar em juízo de valor, terei que dizer o que acho. V. Exa. me pediu objetividade e por isso dei a resposta anterior bastante objetiva. Terei que entrar em uma avaliação mais subjetiva, se V. Exa. me permitir.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Não, a permissão... O senhor foi falar de sua origem. A nossa pergunta é para saber... O senhor conhece todas as reclamações.

O SR. MARCELO FERRAZ – Pela experiência anterior, a condição do trabalhador...

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – O senhor nos permite terminar a pergunta?

O SR. MARCELO FERRAZ – Sim, Deputado. Desculpa-me, por favor.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - O senhor tem conhecimento de toda a situação deles: a demissão de um trabalhador, que depois é proibido de ser admitido em outra empresa de transporte coletivo; o problema do atestado médico. E falamos isso porque a nossa finalidade aqui é também a de estar contribuindo com a melhoria do Sistema Transcol. Não estamos aqui para fazer nada diferente disso. Começamos exatamente ouvindo os trabalhadores e foi um longo período: a diretoria que hoje preside, a anterior, os motoristas de ônibus e os cobradores, todos tiveram a oportunidade aqui de dar seus depoimentos. Particularmente achamos quase impossível melhorarmos a qualidade do transporte coletivo só apenas com essas ações. Esta é a nossa opinião pessoal. Achamos quase impossível, se o senhor se propuser a fazer tudo isso aí, que melhoraremos a qualidade do sistema.

Desejamos que o senhor faça uma avaliação exatamente baseado nas denúncias que existem e que o senhor deve ter conhecimento, pois deve ter acompanhado os trabalhos desenvolvidos por esta CPI. Existe uma variedade de denúncias gravíssimas e que com certeza influenciam na melhoria da qualidade do sistema. É exatamente sobre isso que gostaríamos que o senhor descrevesse.

Temos um entendimento tranqüilo de que entrando no décimo mês o senhor não atingiria esse limite ainda. Mas queríamos que fizesse uma avaliação sobre essa pergunta.

O SR. MARCELO FERRAZ – Sr. Deputado, a avaliação disso aí necessariamente é a avaliação da conjuntura do movimento sindical dos rodoviários. Formalmente eles nunca nos solicitaram nenhum pedido de audiência. Acompanhamos via imprensa o que aconteceu, com sensibilidade e por ter vivência também nessa área. Ou seja, tenho uma origem sindical e por isso...

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Gostaríamos de solicitar ao Presidente da CPI do Transcol, Sr. Deputado Marcelo Santos, que pedisse ao pessoal da categoria que está nas galerias que mantivesse a tranqüilidade, até porque os nossos trabalhos visam à melhoria também das condições de trabalho de todos os senhores e o Presidente da Ceturb, Dr. Marcelo Ferraz, está nesta Casa com essa finalidade. Pedimos a V.Exa. que faça essa solicitação, inclusive ao pessoal da segurança, para que mantivesse a calma do grupo de trabalhadores.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – É regimental.

Solicitamos aos trabalhadores do Sistema Transcol e aos ex-dirigentes da junta diretiva que mantenham a calma para que os trabalhos da CPI possam ter bom andamento e a compreensão de todos os senhores para chegarmos ao final, pois o objetivo é melhorar o atendimento ao Sistema Transcol.

O SR. MARCELO FERRAZ - Sem dúvida. O elemento humano na prestação do serviço, especialmente no transporte, é absolutamente essencial. Neste ano estamos com uma conjuntura diferenciada e um pouco mais complicada do que de costume. Não conseguimos formular uma política de recursos humanos voltada para o setor, com a instabilidade institucional que estamos vivenciando neste ano. Tanto é que a interlocução é difícil. Na verdade, o deslinde da questão está com a Justiça e esperamos, temos expectativas, torcemos e vamos colaborar naquilo que nos for colocado para que a legitimidade da representação da categoria seja rapidamente, no menor tempo possível, resolvida. Pois esse é um entrave muito sério para tratar. Pontualmente consegue-se tratar algumas questões que chegam ao seu conhecimento: é uma sala no terminal, é uma flexibilização de horário porque está apertado porque o motorista não consegue fazer no tempo. Porém, traçar uma política mais global junto ao serviço social do transporte, junto com empresas, não. Não tivemos condições políticas para fazer isso neste ano.

V.Exª está absolutamente correto e concordamos com a avaliação de que sem o elemento humano não tem sucesso nesse projeto porque estamos lidando com gente, é gente carregando gente. Então, o primeiro recurso humano a ser visto é quem está transportando. Mas o nosso limite, a nossa participação nisso é de formulador e estimulador. A nossa capacidade de intervenção nesse processo é política, não nos omitimos. Só que o quadro político não permite, não permitiu até agora - os fatos mais recentes mostram claramente isso - que tenhamos uma interlocução clara. Porque nem sequer quem é o interlocutor está em definitivo colocado. Existem pleitos pontuais que temos tentado, à medida do possível, atender especialmente com relação a espaço físico. Agora, existe um espaço de atuação que é da empresa operadora e boa parte das questões que foram levantadas são próprias da luta sindical que diz respeito à relação de capital e trabalho. Então, temos que separar institucionalmente esses três atores: categoria econômica, categoria profissional e o Estado com o seu papel institucional, atento e sensível com seus limites legais, constitucionais e políticos para poder intervir na situação. Mas, entendendo que temos muito a evoluir na questão da formação, reciclagem, tratamento e humanização do Sistema Transcol. Aí falamos de todos os seus componentes, especialmente daqueles que estão do lado de cá do balcão como prestadores de serviços, que são os trabalhadores. Sensibilidade é total para eles.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Sabemos da situação do Sindicato, essa instabilidade que existe de direção; e obviamente que quanto maior essa instabilidade, se menos vocês atuarem, com certeza piora a qualidade de serviço porque com certeza os trabalhadores estão sendo sacrificados por tudo que temos visto nos últimos noventa dias de CPI.

Aproveitamos para pedir essa colaboração, pois sabemos que vocês não podem intervir, mas politicamente muito vocês podem fazer. Se não for através de vocês, nessa instabilidade que existe hoje nada evoluirá.

O SR. MARCELO FERRAZ - Lembrando, Deputado, que a palavra final hoje está com o Judiciário.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Não é com relação à questão da direção. Estou dizendo que mesmo que depois essas coisas se normalizem, acho que você terá um papel extremamente importante junto a eles. As reivindicações são muito pequenas para sacrificar tanto esses trabalhadores. Temos uma visão clara disso.

O SR. MARCELO FERRAZ - Permita-me complementar, Deputado. Concordo que há uma agenda a ser construída com o movimento sindical dos trabalhadores, essa agenda ainda não foi construída. Mas, a justificativa é essa, não tivemos estabilidade política ainda para poder construí-la.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - O Senhor falou que sobre a questão da planilha não identificou nada de anormal. Mas também houve denúncia com relação à planilha em que a calça, a camisa, o sapato, o cinto são cobrados mas na hora do fornecimento para o trabalhador também não é fornecido, ou seja, fornece-se o básico. Existem essas denúncias também. Por isso, a partir do momento em que essa planilha é aprovada lá temos o entendimento de que cabe a vocês também estarem fiscalizando isso pois houve várias denúncias neste sentido nesta CPI. O Senhor tem conhecimento?

O SR. MARCELO FERRAZ – Quanto ao item uniforme?

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Itens da planilha, além desse tem por exemplo o preço do combustível; também tem denúncia nesse sentido. Estamos falando do conhecimento da planilha porque isso resulta no preço da tarifa. O Senhor tem uma avaliação criteriosa de item por item da planilha?

O SR. MARCELO FERRAZ – Temos como material de trabalho o resultado da auditoria e essa auditoria foi assinada por um Doutor.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Porque essa última planilha ainda não é nem de quando o Senhor está à frente desse gerenciamento, ainda é do Governo passado, aprovada nos últimos dias. Tivemos a oportunidade de fazer uma avaliação da planilha e é por isso que perguntamos se o Senhor tem uma avaliação criteriosa dessa planilha.

O SR. MARCELO FERRAZ – Temos sim, com certeza. Temos uma avaliação criteriosa dela. Agora, uma coisa é ter a avaliação da planilha, pois tem que levar em conta o seguinte: existe uma diferença entre a metodologia para se apropriar um valor de planilha e a estrutura contábil, o plano de conta de cada empresa para poder gerenciar a receita que ela arrecada. Não há um espelho das duas coisas porque às vezes essa confusão é feita. Você tem uma metodologia que apropria, você apropria vários itens e forma um ...

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Mas não é isso não, Sr. Marcelo Ferraz, é ...

O SR. MARCELO FERRAZ – Vou chegar lá, Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

Item Uniforme. É um item de fácil verificação. Existe lá uma quantidade de uniformes planilhados. Nosso papel, isto é, não temos como ato de gestão ficar à porta ou junto ao departamento pessoal de cada empresa verificando qual o item, quantas calças, quantas camisas ou quantos sapatos são dados. Se a situação se nos apresentar como a empresa está fornecendo menos que o planilhado, aí é caso de agirmos, se a empresa está fornecendo menos do que o planilhado, porque é questão inclusive de cumprimento de convenção coletiva, acho que a primeira instância que trata disso é a convenção coletiva.

Da nossa parte, não nos cabe ficar no departamento pessoal de cada empresa olhando ali na hora da entrega do uniforme, ficar fazendo essa fiscalização.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Marcelo Ferraz, observe só uma coisa: sou médico, estou Deputado, e trabalhei por muitos anos com plano de saúde e acho que não precisa responder dessa maneira para mim porque é óbvio que tenho esse entendimento. Mas se são materiais de uso do trabalhador, se você reverter isso em dinheiro, em pagamento, está resolvido o problema, você não precisa de fiscalizar. O problema é que eles não estão recebendo, está planilhado, o usuário do sistema Transcol está pagando isso aí e na hora ele recebe isso incompleto. Estamos lhe dando um dado que é muito pequeno em relação ao valor da tarifa, acho que há outros dados que são muito mais importantes e que iremos apurar isso com total transparência para que os trabalhos da CPI mostrem realmente resultado.

Sabemos e temos plena concordância com o Senhor que já tem evoluído muito, até porque se o sistema Transcol está a todo momento nos jornais é porque tem trabalho, é porque está se mexendo, está se futucando. Temos total avaliação de que o Senhor tem trabalhado junto com a sua equipe, mas cremos que é proveitoso o momento da CPI para que também tenha a oportunidade de estar escutando os trabalhadores, ouvindo sugestões dos Srs. Deputados, como outras que vamos transformar em Leis nesta Casa e cremos ser importante isso.

O SR. MARCELO FERRAZ – Em relação ao item Uniforme, veja se V. Exª concorda com o meu raciocínio: para quê existe uniforme na planilha? Para que os operadores sejam identificados; qual o nível de controle do Poder Público sobre isso? Durante a operação o trabalhador tem que estar uniformizado. É esse o controle que fazemos. E é para isso que está planilhado numa quantidade que permita isso. Se tiver algum operador não uniformizado, aí sim a empresa é passível de receber uma notificação. É até aí que vai o nosso controle, ou seja, não se permite operar sem uniforme.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Houve concessões novas no Sistema Transcol no Governo passado? O Senhor já tem essa informação nos seus levantamentos? Pois segundo informações ocorreram.

O SR. MARCELO FERRAZ - Concessões novas?

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - De novas linhas?

O SR. MARCELO FERRAZ - Teve uma concessão em caráter provisório para o Município de Viana condicionada à realização de processo licitatório. Houve uma colocação de um serviço em caráter provisório no Município de Viana.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Sem licitação?

O SR. MARCELO FERRAZ - Sem licitação.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Tem quanto tempo?

O SR. MARCELO FERRAZ - Isso foi feito em setembro, outubro do ano passado. Uma empresa chamada Carga Pesada. E quanto a isso há um trabalho incurso no sentido de ... Fizemos uma avaliação daquele serviço e a providência que vamos tomar, na verdade, é você com o próprio Sistema Transcol replanejar o serviço de Viana através das linhas que já passam próximas de modo a não ter ... porque ele hoje pesa negativamente no bolso de todos os trabalhadores da Região Metropolitana. Ele é um serviço altamente deficitário. Ele cobre trinta por cento dos custos que importa.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Qual é o período do caráter provisório?

O SR. MARCELO FERRAZ – Não tem período colocado.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Então vai ficar o provisório definitivo?

O SR. MARCELO FERRAZ - Não vai ficar o provisório definitivo porque já concluímos os estudos e vamos fazer uma reformulação dos serviços e a tendência desses serviços é de, nos próximos dias, ser revogado.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - E aí será licitado?

O SR. MARCELO FERRAZ - O que vai ficar, na verdade, é o seguinte: o que tiver de serviço novo, a nossa regra é licitar. Mas não nos parece esse o caminho adequado. Porque o Transcol trabalha com a lógica de integração. Ele não trabalha estruturando serviços municipais. Ele trabalha numa visão integrada da Região Metropolitana. E aquela medida do ponto-de-vista técnico foi inadequada. Foi contra uma diretriz que fundamentou a implantação do Sistema Transcol. Na verdade, você consegue ter um sistema integrado aos terminais, dando plena acessibilidade à população de Viana, a partir do que você tem até de linhas municipais, fazendo algum investimento de infra-estrutura. Então, o que foi feito lá foi na contramão do que deveria ser feito e que está onerando o bolso do povo.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Então, Sr. Marcelo, o Senhor muitas vezes repetiu a questão da Região Metropolitana. E na Região Metropolitana, através de uma lei na legislatura passada, foram contemplados os Municípios de Guarapari e Fundão. Existe algum estudo para fazer essa integração?

O SR. MARCELO FERRAZ - Não.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - E a Capital?

O SR. MARCELO FERRAZ – A Capital sim. A Capital há um conjunto de estudos em conjunto com a Prefeitura de Vitória no sentido de se possibilitar um replanejamento de toda a rede de serviços, uma visão integrada com a região metropolitana com o objetivo de melhorar a acessibilidade para todos, inclusive a qualidade de vida na própria Cidade de Vitória que de acordo com o planejamento da cidade a qualidade de vida em Vitória está condicionada à melhoria da qualidade de vida de todo o restante da região. E especialmente em relação à poluição ambiental, em relação à ...

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - O Senhor tem previsão da integração com a Capital?

O SR. MARCELO FERRAZ – A previsão é para o início do ano que vem. E as medidas a partir do sistema de Vitória estarem sendo implantadas porque a estratégia primeiro reestrutura o sistema da Capital com vistas a uma adequação e integração ao Sistema Metropolitano. Esse é o cronograma que até então tem sido conversado.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - O senhor falou também na construção de mais dois novos terminais. O senhor já teve a oportunidade de visitar o Terminal de Laranjeiras?

O SR. MARCELO FERRAZ - Já.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Você conseguiu constatar as péssimas condições que está lá em todos os sentidos, de higiênica, de conservação.

O SR. MARCELO FERRAZ - Esse Terminal tem uma diferenciação, que é um grande número de ambulantes, de módulos. Isso dá uma característica toda especial àquele Terminal. Não é o único, mas lá é maior. Do ponto-de-vista da manutenção civil temos investimentos fazendo lá e fazemos a manutenção geral do terminal quanto à limpeza, conservação de castelo d'água, condições de segurança, fazendo manutenção de banheiros, temos um contrato de manutenção e tudo é passível de melhoria. Das condições gerais do terminal está em condições de operação. Pode melhorar? Pode. Em condições de operar, ele está.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – No seu planejamento está a implantação das catracas eletrônicas?

O SR. MARCELO FERRAZ – Não.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Não existe nenhuma programação de implantar as catracas eletrônicas?

O SR. MARCELO FERRAZ – Catraca eletrônica não.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Algum outro sistema?

O SR. MARCELO FERRAZ – Precisamos modernizar especialmente a fiscalização do sistema. Hoje a nossa capacidade de fiscalizar tem que ser muito melhorada; temos a previsão de fazer uma modernização mas esse é um projeto que Vitória deve implantar primeiro quanto a um outro modelo de controle da arrecadação e do cumprimento das ordens de serviço.

O ponto que talvez pudesse esclarecer ainda mais ao Deputado é o seguinte: Rigorosamente... uma catraca eletrônica isso é mais uma força de expressão do que um dado técnico. Existem catracas que você pode automatizar o processo de cobrança, mas o que temos conversado a esse respeito parte de uma premissa absolutamente básica para a gente, que é a manutenção da posição do cobrador, mas como condição fundamental. Ou seja, qualquer processo de modernização não tem dispensa de mão-de-obra até porque as experiências no Brasil que dispensaram essa mão-de-obra são um fracasso retumbante e podemos comprovar isso a partir da semana que vem em Vitória porque vamos ter um congresso na área de transporte e trânsito vai ter gente do Brasil todo, inclusive de fora para comprovar essa nossa convicção de que não tem como excluir trabalhadores em nenhum processo de modernização; isso é uma posição de governo, posição técnica e uma condição para qualquer discussão a esse respeito.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom dia, Sr. Presidente da CPI do Transcol, Deputado Marcelo Santos, Srs. Deputados Luiz Carlos Moreira, Helder Salomão, Sr. Presidente da Ceturb, Marcelo Ferraz, técnicos da Ceturb que estão presentes e aqueles que nos assistem através da TV Assembléia. Queremos destacar esse questionamento feito pelo Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, que é de suma importância a respeito da valorização dos servidores das empresas do transporte coletivo. Gostamos muito também da resposta do Senhor quando disse que é uma agenda a ser construída. Achamos que tem que haver uma aproximação entre os profissionais desse segmento e a Ceturb, que é o órgão gestor.

O Senhor é considerado nesse segmento como um dos maiores especialistas nessa área, já tem experiência através da Prefeitura de Vitória como ex-Secretário. Mas queria fazer alguns questionamentos: No dia 6 de fevereiro, logo depois que o Senhor assumiu a direção da Ceturb, o Senhor fez uma espécie de blitz nos terminais rodoviários e deu a entender durante a entrevista ao jornal A Tribuna que o sistema se transformou em uma terra

arrasada. No dia 25 de setembro do corrente ano, em entrevista ao Programa Bom Dia Espírito Santo e ao jornal A Gazeta o Senhor admitiu que o Transcol é desumano. Na mesma entrevista o Senhor Guerino Dalvi, do SETPES afirmou que a Ceturb está engessando o sistema de transportes.

Na primeira quinzena de julho o jornal A Tribuna divulgou um ranking de reclamações a respeito do sistema feito pela população ouvida pela reportagem. Entre as queixas estão a demora nos pontos de ônibus, o mal atendimento e as condições precárias nos terminais rodoviários, citando, inclusive, que os ônibus estão parecendo Latas de sardinha, isso sem falar no preço da passagem.

Faço um questionamento: O que foi feito e o que não foi feito nesse período para melhorar o atendimento aos usuários do Transcol? Já que o senhor mesmo admite que o sistema não está funcionando adequadamente como deveria funcionar.

Antes de fazer a segunda pergunta, acho importante conceituarmos transporte público. É um direito do cidadão e um dever do Estado. O Sr. Governador Paulo Hartung está implantando uma nova filosofia no Espírito Santo, pautada pela ética e pela valorização dos recursos públicos. Dentro dessa filosofia, o Sr. Governador e seu secretariado tem auditado todos os contratos, prova disso é que esta Casa votou uma lei que acaba com as benesses de incentivos fiscais na área de legislação tributária. Votamos essa lei logo no início do nosso mandato. Esses incentivos enriqueceram empresários em detrimento do povo.

A Ceturb já efetuou auditoria nos contratos de concessão? Esse é um questionamento. O que foi feito para construir esse novo momento que a sociedade tanto clama? Visto que um usuário, conforme o Sr. Deputado Helder Salomão disse, o Sr. Oscar Camacho, que não o conheço, mas ele de Guarapari, questionou na imprensa sobre as pessoas que estiveram à frente da administração dos transportes no Estado, nos últimos oito anos, e que atualmente estão sendo investigados e foram processadas. Ele chega a citar um Secretário que gostava de “rapar o tacho”. Esse foi o termo que se encontra no jornal A Gazeta em um artigo. E o senhor dá até muita ênfase que a planilha de custo que compõe a tarifa foi auditada por um especialista. Nesta Casa quebramos contratos de regime especial em que especialistas também fizeram essa solicitação na Secretaria da Fazenda, até advogados renomados. Votamos para que extinguisse esses regimes especiais, tributaristas que a preço de ouro, fizeram estudos, levantamentos, e conseguiram no Governo anterior, regimes especiais que, ao meu ver, não são de interesse da sociedade. O Sr. Governador Paulo Hartung estava corretíssimo quando enviou a esta Casa um projeto acabando com esses regimes especiais. Tanto é verdade que a receita de ICMS subiu vinte e cinco por cento.

A minha pergunta é a seguinte: O senhor não acha que estamos vivendo um novo momento, que não caberia uma nova auditoria na composição dessa planilha? Tenho até outros questionamentos a fazer no decorrer desta CPI.

O SR. MARCELO FERRAZ – Ainda têm vários questionamentos feitos ao longo de toda a fala. Vou começar pelo início.

Em relação aos terminais o que foi feito: os investimentos para fazer a adequação dos terminais, começamos por atualizar as plantas dos terminais, porque elas estavam desatualizadas em relação ao registro que continha no

Corpo de Bombeiros. Então, fizemos todos investimentos especificados pelo Corpo de Bombeiros para dotar o terminal de condições mínimas de atendimento numa situação de pânico ou de incêndio.

Continuamos, primeiro melhoramos a gestão dos contratos de manutenção: licitamos contratos e revogamos contratos. Fizemos o maior investimento agora na reprogramação visual dos terminais. Ou seja, o usuário tem direito à informação. Isso é básico no terminal e em alguns terminais ele ainda hoje está sem essa informação colocada num padrão como, por exemplo, do terminal de Campo Grande, que é nosso padrão de referência. Os demais terminais têm um planejamento para que tenham todos uma manutenção, uma padronização visual quanto a informação de que qual é a plataforma que ele vai esperar o ônibus. Isso é básico, mas é o maior investimento da ordem de cento e cinqüenta mil reais. Ele já começou sendo feito. Começa desde a pintura dos muros dos terminais, delimitação, sinalização de plataforma, pintura de faixa de pedestre até a colocação dos totens onde os usuários se posicionam na fila para pegar os ônibus.

Em relação à afirmação do Transcol ser desumano. Vamos separar entre o que a editoria de A Gazeta colocou e a declaração do conteúdo da matéria. Há problemas no Transcol. Reafirmo que o sistema tem um potencial de melhoria grande e a minha afirmação de classificar de desumano é a superlotação. Reafirmo que não vamos tolerar, não vamos conviver pacífica e insensivelmente com aquela situação. Tanto é que todo planejamento econômico e financeiro foi feito para que possamos melhorar a frota, daquela forma clássica que falei: melhora a frota, depois o padrão de serviço e depois o investimento. Não vamos tolerar. Existe um padrão de no máximo seis passageiros em pé por metro quadrado, que dá um conforto básico. Partindo da idéia, vou repetir, porque aqui temos condições de explicar melhor. Passageiro em pé faz parte da economia do sistema, ou seja, o sistema não é dimensionado num sistema público para a população pobre.

Com o modelo de financiamento que temos no Brasil, não é honesto nenhum gestor público chegar e dizer que vai oferecer um o sistema de transporte para a população onde todo mundo vai viajar sentado, especialmente na hora de pico. Isso seria fazer demagogia barata. Não temos essa postura. Não é possível. Já fizemos algumas contas e precisaríamos pelo menos dobrar a frota. De mil e cento e cinqüenta carros precisaríamos de dois mil e trezentos ônibus para todo mundo ficar sentadinho. Isso não é possível. Só que isso não significa ser conivente com uma situação de superlotação. Esse sistema com todo mundo sentado daria uma tarifa próxima a quatro reais. Além disso ele não tem condições de se viabilizar nas condições de hoje. Não temos terminais com infra-estrutura para agüentar essa frota e não temos sistema viário. Viraríamos um grande estacionamento. Imagina dobrar a frota que temos hoje. Então, todo mundo sentado não faz parte do nosso discurso. Tem uma parte de passageiros sentados e tem uma parte me pé. Agora quem for em pé tem que ir em condições humanas. Então, é nesse sentido que classificamos de desumano, o resto ficou por conta da editoria de A Gazeta.

Em relação à afirmação do secretário geral das empresas quanto à Ceturb engessar o sistema, lembro-me que na entrevista falei “não vim aqui para discutir o papel do Estado. Essa discussão faço na academia. Essa discussão sobre liberalismo, dimensionamento é outra história. Aqui a gente vem tratar das questões que afetam diretamente o interesse do povo. Ele não quer ver

discussão filosófica e acadêmica.” O fato de existir um órgão gestor que planeja o serviço, não significa ter órgão gestor autoritário e definitivamente o órgão gestor, o Governo Paulo Hartung não é autoritário. Portanto, a Ceturb que faz parte desse governo, escuta. Só que temos claramente colocado o início e o fim do interesse público, o início e o fim do interesse privado. Não haverá advocacia de interesse privado tendo como instrumento o setor público.

Então, conhecemos o nosso papel e sabemos o que esperamos das empresas. Elas vão fazer os serviços especificados por nós com plena autonomia e até provocado por nós de que sejam empresários propositivos. Portanto, a posição do secretário geral do Setpes naquele dia foi extremamente infeliz. Tive o retorno da representação da categoria, no caso, o residente do sindicato das empresas dizendo que aquela opinião exarada naquela oportunidade, não representa o pensamento dos empresários do setor. Em relação à superlotação em terminais é o que está posto.

Em relação a contratos, o que foi feito e o que não foi feito, já fiz um resumo para diretamente bater lá no povo, sabendo das dimensões e da complexidade do Transcol é adquirir frota resolve o emergencial, garante-se um padrão de eficácia na gestão do serviço e aí, já começo a tratar um pouco da resposta a outro questionamento sobre o que foi feito com os contratos.

Os termos de permissão derivam de uma lei estadual, que também passou pelos caminhos formais e estão os termos hoje em vigor. Só que nos posicionamos em relação a esses termos os tratando como permissões. A nossa posição de Governo é: qualquer empresa hoje operadora está sujeita a revogação unilateral da nossa parte quanto a delegação. Basta que ela não preste serviço adequado. Ou seja, ela não tem a garantia de que será operadora até o final dos quinze anos aprovados em 1998, uma lei que passou por esta Casa em outras circunstâncias. Ou seja, se for necessário, se avaliarmos e tivermos motivação técnica e administrativa ou de ordem econômico-financeira, que é uma outra hipótese legal, e a empresa não tem condições de operar, temos hoje uma norma em vigor, baixada por nós, em julho que abre um caminho, garantida a ampla defesa e o contraditório porque não pode ser diferente, de revogar a permissão. É esse o tratamento que estamos dando aos contratos, indevidamente chamados de contratos. Na verdade são atos administrativos de delegação. E como atos administrativos precários estão sendo tratados.

Isso nos diferencia nesse tratamento porque simplesmente não aceitamos, e isso é a medida saneadora. Essa é a medida saneadora necessária: você dá o tratamento a permissão como permissão. Não são concessionários, portanto não têm garantia contratual. A garantia que têm é: são operadores, o prazo dado em lei para nós é uma mera referência de tempo, mais uma. Mas não é a condição para que ele continue operando até lá em qualquer modo, de qualquer maneira. Tem que prestar serviço adequado. Por isso a qualidade está especificada, normatizada, colocando claramente uma hipótese de declaração de caducidade das permissões caso não se preste o serviço adequado, objetivamente, metodologicamente aferido.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Marcelo Ferraz, a respeito das licitações e das concessões, gostaria que respondesse se a CETURB continua concedendo e ampliando linha sem licitação, sim ou não?

O SR. MARCELO FERRAZ – Não.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – É importante essa resposta porque.....

O SR. MARCELO FERRAZ – O que fazemos está absolutamente dentro dos parâmetros legais. Incremento de frota, aumento de viagens. Você tem expansão do serviço, agora, não é toda e qualquer expansão do serviço que ilegalmente você está restrita ao procedimento licitatório, até por uma questão de obediência ao princípio da economicidade previsto na Constituição.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – É lógico que o Senhor segue a lei. Um dos motivos da criação desta CPI foi a Lei nº 5720, em que ocorreu o questionamento da legalidade e da constitucionalidade.

Inclusive, tramita nesta Casa o Projeto de Lei 265/2003, do Deputado Euclério Sampaio, que assinou em conjunto a criação desta CPI, que através desse projeto questiona a constitucionalidade da Lei 5720. Inclusive, estamos analisando essa lei, já está chegando à Comissão de Finanças. Esse é um dos pontos principais da criação dessa CPI.

O Projeto de Lei nº 280/2003, de autoria também do Deputado Euclério Sampaio, passa a dar aos parlamentares a possibilidade de discutir aquela planilha tarifária. Numa reunião, no início desta CPI, estava discutindo que o Secretário de Transportes tinha muitos poderes para efetuar esses cálculos, até porque nomeava a maioria dos membros que compõem o conselho, COTAR, e a meu ver tendo essa prerrogativa de nomear poderia de certa forma... Não estou falando do atual Secretário que é um homem muito digno como o Senhor. Mas no Governo anterior aconteceu de tudo, coisas absurdas, e a manipulação poderia - estou dizendo poderia - estar acontecendo.

Então, seria uma forma até de resgate de atribuições deste Parlamento, que é servir ao povo, estar em sintonia com o povo. É importante esta sua resposta de que não está ocorrendo a ampliação de linhas sem licitação.

Por último, gostaria de fazer uma outra pergunta. Fazendo uma análise na planilha de cálculo tarifário, o item pessoal de operação e manutenção corresponde a um maior percentual de custo, em torno de trinta e oito por cento. Minha pergunta é bem objetiva: qual o controle efetuado pela Ceturb para confirmar a veracidade não somente desse item, como também dos demais? Existe uma auditoria permanente para controle dessa planilha? Quem faz?

Até porque são valores que estão flexíveis a mudanças. Sei que anualmente há uma discussão em relação ao reajuste, mas aumenta o preço da gasolina, abaixa o preço dos pneus, salário dos motoristas. A Ceturb tem um sistema quer faz essa aferição, até para ter uma possibilidade de contribuir para ter uma tarifa mais justa? Existe algum controle?

Sei também que o Senhor está implantando alguns sistemas novos na Ceturb. Tenho acessado o site da Ceturb e tenho visto que há um progresso, um avanço. É importantíssimo frisar que o interesse do Senhor, acredito, é o mesmo que o nosso.

O SR. MARCELO FERRAZ – Tem mais de um nível desse controle e vou explicar em que vários níveis esses controles se dão. O primeiro nível é o nível diário, semanal e mensal, através da administração tarifária que fazemos.

Cada empresa tem o seu custo calculado, existe uma produção de quilometragem que é aferida por nós diariamente em função do cadastro viário, do cumprimento de viagens. Esse é o primeiro nível de controle. De fato, qual foi a produção quilométrica de cada empresa dentro da programação. Este é o primeiro nível de controle que é feito para que a partir da produção quilométrica consiga calcular o custo diário da operação dela.

Isto é do ponto de vista operacional, só que antecede a isto o cálculo do custo por quilômetro de cada empresa. Para isso fazemos o controle em um primeiro momento no cálculo tarifário, onde você coleta os insumos, aplica essa metodologia para você calcular o custo quilômetro.

Do ponto de vista do custo pessoal, por exemplo, o salário vai vigorar dentro da convenção coletiva e há a necessidade, onde você realmente afere... Não dá para aferir o contracheque, mas você consegue aferir folha de pagamento e recolhimento de contribuições sociais. Como é feito esse controle? Anualmente, de forma ordinária, sempre que houver qualquer movimentação cadastral, qualquer movimento relativo a uma alteração societária, qualquer coisa que mexa em documentação de empresa ou mesmo aquisição, cadastro de veículos, fazemos o momento de verificação de toda documentação da empresa.

Então, ela tem que apresentar para o órgão gestor todas as certidões negativas previstas na legislação de licitação e no regulamento de transportes. Neste momento você afere ordinariamente uma vez por ano, porque se renova o cadastro completo da empresa operadora, e excepcionalmente quando de movimentações cadastrais de veículos ou de participação societárias das empresas você busca a certidão, exige por força de regulamento da lei de licitações todas as certidões negativas.

Só que isto precisa ser aperfeiçoado. Não encontramos na prática da empresa, por exemplo, a análise dos balanços. Essa auditoria que foi feita em 1999/2000 encontramos uma análise muito superficial dos balanços das empresas. Então, estamos introduzindo agora um dado, além desses controles, onde conseguimos uma avaliação econômica, financeira e contábil do desempenho das empresas de modo a ser mais um dado para ser cruzado e ter como avaliação da saúde financeira dela e dos efeitos da tarifa e se as reclamações que ordinariamente os empresários fazem, procedem ou não. É uma previsão legal porque não encontramos instrumentos que davam efetividade a isso e passamos a dar contratando auditorias independentes para análise. Num primeiro momento dos balanços e pode ser que a partir da avaliação desses balanços se avance mais profundamente nessas contabilidades e crie um retrato. Se tiver algum índice que indique que se está perdendo a condição econômico financeira se tem condições de garantir o interesse público que é não deixar aquela empresa precarizar a prestação de serviço, ela tem que ter condições mínimas econômicas financeiras de continuar operando.

E volto a dizer mais uma vez que a lei já dá essa prerrogativa ao poder público. Nós normatizamos objetivamente quais seriam os motivos dos atos administrativos que nos levariam à declaração de caducidade das permissões em vigor. Ressaltando mais uma vez que são permissões, não são contratos. Não damos tratamento administrativo de contrato ainda que a lei assim o fale.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Sr. Presidente, por enquanto me dou por satisfeito.

O SR. PRESIDENTE –(MARCELO SANTOS)- Sr. Presidente da Ceturb, Marcelo Ferraz, mais uma vez bom-dia, farei algumas perguntas bem objetivas e gostaria que o Sr. me respondesse objetivamente. Primeiro sobre essas concessões conforme denúncia feita à CPI através da Lei n.º 5720, como Advogado e como Diretor Presidente da Ceturb o Sr. vê essa Lei n.º 5720 como sendo constitucional ou inconstitucional tendo em vista que abrigou diversas empresas a operarem no sistema Transcol sem a licitação, conforme a Lei n.º 88676/93 que é a lei das licitações bem como dos artigos. 145 e 1150 da Constituição Federal? Queria saber se o Sr. concorda se essa Lei Estadual n.º 5720 é constitucional ou inconstitucional?

O SR. MARCELO FERRAZ – Na minha avaliação sobre constitucionalidade da lei na verdade é a seguinte: há duas correntes bem claras com parecer jurídico de que o administrador público ele está restrito ao cumprimento da lei. Temos uma lei que do ponto de vista formal é eficaz, produz seus efeitos. Para que ela deixe de produzir efeitos ela tem que ser retirada do mundo jurídico; enquanto a lei estiver no mundo jurídico ela tem que ser cumprida. Nosso entendimento a respeito da lei é do cumprimento enquanto ele subsistir no mundo jurídico.

Conhecemos um questionamento recente que incide numa ação popular quanto à constitucionalidade desta lei. É o único questionamento formal que conhecemos a esse respeito.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Como advogado automaticamente o Sr. avaliou essa lei a partir do momento que assumiu a direção da Ceturb, independente de ser administrador e estar cumprindo o que determina a lei. Queria saber na opinião de advogado se o Sr. entende que ela é constitucional ou não.

O SR. MARCELO FERRAZ – O pronunciamento de interpretações da lei, em nome da empresa, não tenho essa prerrogativa de dar, tanto é que temos um corpo jurídico, sou o gestor, respondo estatutariamente como diretor presidente. Como advogado teria que ter o pronunciamento da assessoria jurídica contratada que está prevista no contrato e no estatuto que assim o faz.

O tratamento que temos dado é entendo que nos termos de permissão há uma impropriedade e corrigimos essa impropriedade com uma norma complementar que baixamos e aí externo um entendimento jurídico que temos. Você não pode ter uma delegação de permissão cuja única hipótese de declaração de caducidade seja o decurso de prazo. Por isso tratamos de dar uma conformidade a esse ato administrativo como realmente uma permissão que a qualquer momento é revogável, esse é o dado essencial. Qualquer operador hoje, do sistema, que seja delegatário, ele só o é enquanto prestar serviço adequado. Com isso a gente coloca o nosso entendimento jurídico a respeito da questão. Não concordamos administrativamente que apenas o prazo opere em função da declaração de caducidade. O artigo 38 da lei, parágrafo 1º, inciso I é absolutamente claro a esse respeito. Ao invés de dar atenção ao artigo 52, em função de ter um sistema complexo, não se rompe

um serviço de transporte que é absolutamente sensível, qualquer medida que se tome de um dia para o outro no sentido de ruptura, quem paga o preço é a população.

Então, sabendo que esse é um assunto passível de questionamento tratamos, sabemos que há controvérsia jurídica a respeito dele e não a ignoramos, mas tratamos em nome de preservar o interesse público de adequar a delegação. Ela estava com característica de concessão. A gente estabeleceu característica de permissão e ressaltamos mais uma vez o que diferencia: um é contrato, outra é ato administrativo, revogável unilateralmente a critério do juízo de oportunidade e conveniência do administrador.

O SR. MARCELO SANTOS - O senhor conhece o sistema que foi efetuado no Estado de Minas Gerais, precisamente em Belo Horizonte ?

O SR. MARCELO FERRAZ - Conheço todo o processo.

O SR. MARCELO FERRAZ - Lá foi feito permissão ou licitação?

O SR. MARCELO FERRAZ - Obtiveram uma concessão, o processo teve idas e vindas. Eles licitaram. Em qualquer hipótese ela tem de ser precedida de licitação.

A Constituição é clara. Uma autorização até se discute. Mas permissão ou concessão tem de ser necessariamente precedida de licitação. Belo Horizonte fez todo o procedimento legal e afinal terminaram o saldo de traição em processo de concessão por vinte anos.

O SR. MARCELO SANTOS - Como na própria lei diz que essa permissão pode ser revogada a qualquer tempo...

O SR. MARCELO FERRAZ - ... desde que motivadamente.

O SR. MARCELO SANTOS - Desde que motivadamente, qual o interesse da Ceturb em continuar seguindo a Lei 5720?

Na pergunta do deputado Luiz Carlos Moreira, há um interesse da Ceturb em após uma análise terminar com essa permissão existente em Viana e licitar. Esse processo licitatório conforme a Lei 8666, ele também poderia estender principalmente a Lei 5720 que abriga essas empresas que têm essa concessão de 15 anos ou coisa parecida?

O SR. MARCELO FERRAZ - Não. Não vamos fazer um procedimento licitatório que tenha por base a lei estadual.

No caso de Viana a tendência não é essa. A tendência é conseguirmos fazer uma outra estrutura de serviço a partir de linhas do sistema Transcol que já trabalha em Viana, fazendo uma adequação de ponto de parada. É uma estrutura parecida com um ponto de ônibus melhorado, que tem uma área fechada e que permite integração. A gente consegue reorganizar as linhas que hoje já prestam a um custo menor. Então a tendência é que esse termo provisório seja revogado.

Respondendo a outra parte da pergunta. Qual o interesse da Ceturb em trabalhar com a permissão face a Lei 5720. A nossa postura é a seguinte:

preservar o interesse público. Se há questionamento quanto a constitucionalidade, aguardar o pronunciamento do Poder Judiciário ou qualquer outra via de controle da constitucionalidade. Então não nos cabe fazer. Enquanto não há declaração de que é inconstitucional, precisamos tratar os quinhentos mil usuários que têm que ser transportados todos os dias e têm um vínculo jurídico com as empresas. Então ressalto: transporta o usuário, porém, o vínculo jurídico é uma permissão e pode ser revogada a qualquer momento, basta que não preste serviço adequado.

O SR. MARCELO SANTOS - O projeto de autoria do deputado Euclério Sampaio que já foi aprovado pela Comissão de Justiça e segue o seu curso natural dentro da Casa, ele revoga a Lei 5720. Na verdade, a partir do momento que revoga essa Lei, a Ceturb teria de criar um novo critério que seria passar pelo processo licitatório automaticamente interrompendo essa permissão de anos e não conheço até o ponto em que eles já começaram, porque na interpretação do Sr. Deputado Euclério Sampaio a Lei nº 5.720 afronta a Lei nº 8.666/93 bem como os artigos 145 e 150, da Constituição Federal, que por princípios legais não se subordinam à Lei Estadual, resultando nesse caso em inconstitucionalidade.

Caso isso seja aprovado na Assembléia Legislativa e sancionado pelo Sr. Governador, qual será atitude da Ceturb? Porque uma vez que se revoga, e aqui diz que revogou, “fica revogada a lei”... É natural que, uma vez que se tem a permissão, a lei não vai ser revogada para prejudicar quem está utilizando de uma outra lei. Mas, e para adiante, como a Ceturb se portaria referente a isso? Nós entraríamos num processo licitatório? O que o Senhor acha desse Projeto de Lei de autoria do Sr. Deputado Euclério Sampaio, ele é viável para o transporte coletivo?

O SR. MARCELO SANTOS – Do ponto de vista técnico e administrativo a Ceturb está preparada para fazer qualquer licitação a qualquer momento, desde que a lei assim determine. A nossa expectativa, de certo modo preocupação, seria com uma possível disposição transitória dessa lei, pois ao entrar em vigor ela teria de deixar claro o que se faz com as permissões em vigor. Agora, sendo uma lei que tramita pelos caminhos normais da Casa, estamos prontos a dar cumprimento a ela. Só fazendo esse alerta: é necessário discutir como se faria na hipótese dessa lei tramitar, a transição entre um sistema e outro. É interessante que a lei deixe isso absolutamente claro.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Reiterando os questionamentos dos Srs. Deputados Luiz Carlos Moreira, Cláudio Thiago e Helder Salomão, na apuração dos fatos elencados para a apuração da CPI do Transcol, um dos principais fatores da má prestação de serviços do Sistema Transcol é a condição de trabalho dos trabalhadores.

É bem claro que existe uma reclamação dos trabalhadores como também pode existir reclamações das empresas, e isso é natural no mercado de trabalho entre empregador e empregado. Mas conseguimos perceber, ainda que nenhum relatório dessa Comissão estivesse pronto para emitir tal parecer, que não existe uma condição, pelo menos mais ou menos, não chegou nem a ótima nem a bom, ela está do ruim para o bom, adequada de trabalho pelos

servidores das empresas. Isso naturalmente tem uma conseqüência direta com o usuário do Sistema, pois é o motorista trabalhando mal humorado em função de não ter tempo de se alimentar ou de fazer suas necessidades fisiológicas, é o trocador que enfrenta superlotação de ônibus, bem como o motorista, e automaticamente o cidadão que utiliza o Sistema Transcol, ele se estressa em função de estar em pé. O Senhor colocou que são seis passageiros por metro quadrado e que isso acomoda naturalmente. Não conheço isso como natural, até porque não conheço a matéria e gostaria de me aprofundar mais sobre metragem e ocupação dela.

No meu entendimento, e quero propor isso aqui, poderíamos estar discutindo isso, que é um fator interessante. E anotei algumas coisas que o Senhor mesmo disse, que são problemas econômico e sindical, natural. Mas o Governo, por ser o gestor, pois a Ceturb é quem gerencia esse Sistema, e o Senhor colocou uma coisa importante que é o elemento humano. Como é que vai-se construir uma agenda? Existe uma agenda a ser construída e acho que a Ceturb poderia estartar isso. É natural que o sindicato dos trabalhadores reclame, que a patronal reclame, mas acho que a Ceturb por ser a gerente dessa operação poderia estartar para efetivar essa agenda, pois quando o cidadão reclama desses pontos de críticas nos jornais, é a Ceturb que tem que responder, porque é ela que gerencia. Então, acho que ela poderia estartar. Poderíamos estar fazendo uma agenda positiva com o sindicato dos trabalhadores, até com o esse sindicato que detém um grande número de trabalhadores, que são seguidores deles, com o Setpes, com o Governo e com a Assembléia Legislativa. Poderíamos fazer uma rodada de conversas para poder, pelo menos nessa parte, que fere direto ao cidadão que é usuário do Sistema, melhorar esse atendimento.

Sabemos que há um critério, se nos falha a memória agora, na questão do seguro que é obrigatório e que consta da planilha de custos, e acidente de terceiros. Mas também consta nesse seguro que o cidadão que se sentir constrangido - não sabemos de que forma, lemos muito rapidamente – ele tem também um seguro que paga até dez mil reais. Não me recordo, fiquei até de pegar uma cópia do mesmo para me inteirar melhor sobre essa questão.

A Ceturb poderia estartar essa agenda; a CPI do Transcol pode participar e quer participar dessa agenda com o Sindicato dos Trabalhadores e com o Setpes, para que possamos diminuir pelo menos esse problema de pressão – até psicológica – junto aos trabalhadores, ou seja, motoristas e trocadores, porque acaba ele levando esse estresse que têm de não utilizar um banheiro de forma adequada em função de tempo; de não almoçar tendo um tempo adequado até para a digestão, porque, às vezes, o motorista denuncia isso nesta CPI, ou seja, que almoça em 20 ou em 30min. Há linhas que fazem o percurso de Vila Velha a um determinado destino, de 1h30 min.

Portanto, poderíamos estar adequando isso aí, ter uma flexibilidade no tocante aos trabalhadores, pois realmente é muito desgastante. Nunca dirigi ônibus, mas percebo isso e não posso falar o contrário, já utilizei por diversas vezes o Sistema Transcol quando estudava e quando fazia outras atividades além do trabalho. Não utilizo mais, mas sei das necessidades que existem.

Essa é uma sugestão que estou colocando, pois quero participar. Vamos estar avançando mais um pouco sobre essa discussão, e chamar os sindicatos interessados nisso aí.

O SR. MARCELO FERRAZ – Não temos nada contra. Conte com o nosso total apoio.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Outro ponto que foi tocado aqui foi sobre a composição dos elementos para se compor a tarifa final. O uniforme, por exemplo. Acho que a Ceturb poderia fiscalizar isso. Pois o uniforme do trabalhador não é apenas a camisa, a calça e o sapato. Na composição do item uniforme tem blusa de frio, cinto, meia, sapato. E quanto se soma isso tudo, dá um valor que, automaticamente, é posto na tarifa.

Queremos saber o seguinte: estão utilizando somente calça e camisa, esse valor deve ser diminuído. Ele não pode ser posto como jaqueta de frio, camiseta Hering, cinto. É uma coisa até meio simples, mas no final pode até ser simples na composição da tarifa, mas essa mesma tarifa não é tão simples. E de acordo com as reportagens que temos assistido, lido, grande parte da população capixaba, principalmente da Grande Vitória que é atendida pelo Sistema Transcol, não consegue sair de sua casa para sequer entregar um currículo a uma empresa que necessite de trabalhador, porque não tem condições de pagar a tarifa do Sistema Transcol.

Tudo aquilo que pudermos promover para reduzir essa tarifa, ou alguma coisa nesse sentido, é de suma importância.

Achamos que a Ceturb poderia agilizar essa ação, porque ela parte do Governo. E não temos dúvida de que o Governador Paulo Hartung tem interesse em atender às necessidades dos cidadãos capixabas e, principalmente, dos usuários do Sistema Transcol.

Como é que funciona o sistema do ISS, que é devido às prefeituras, as mesmas não o recolhem, ficando esse para o Sistema Transcol? Como é gerenciado esse ISS arrecadado?

O SR. MARCELO FERRAZ – Não há gerenciamento de ISS por parte da Empresa Ceturb.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Porque como as empresas têm que pagar o ISS, não o fazem em função de um acordo das prefeituras, no caso em função dessa lei, e o ISS fica retido no Sistema Transcol.

O SR. MARCELO FERRAZ – Não, Sr. Deputado. Como órgão gerenciador não movimentamos nada relativo a ISS. O que tem algo parecido com a alíquota máxima é a taxa de gerenciamento da Ceturb, que não é ISS. Tecnicamente, é um tipo de tributo que se diferencia do imposto.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Essas pavimentações asfálticas realizadas para o governo, entituladas Transcol, são financiadas através de que recurso?

O SR. MARCELO FERRAZ – As operações que foram feitas, até então, até o Transcol II, foram operações de crédito com o BNDES. Têm contrapartidas do Governo do Estado e das prefeituras.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Marcelo Ferraz, gostaríamos de retomar uma informação que o senhor deu a esta CPI, dizendo que são três as ações importantes para melhorar o Sistema: aumentar frota, garantir padrão de eficiência e qualidade, garantir mais investimentos na infra-estrutura e no sistema viário.

Os Srs. Deputados Luiz Carlos Moreira, Marcelo Santos e Cláudio Thiago também enfatizaram a questão das condições de trabalho dos trabalhadores, como um outro item importante para melhorar a qualidade do Sistema.

Com relação à garantia de um padrão de eficiência e de qualidade no Sistema, o senhor informou que está havendo uma avaliação do desempenho das empresas operadoras de forma mais rigorosa.

Hoje, quais são as empresas do Sistema que estão apresentando os maiores problemas para a Ceturb?

O SR. MARCELO FERRAZ – Há três operadoras que, historicamente, apresentam um desempenho abaixo da média, que puxam a média para baixo.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quais são essas três empresas?

O SR. MARCELO FERRAZ – Netuno, Satélite e Celetrans. São as três empresas que, historicamente, têm, pelo nosso sistema de avaliação, pela nossa avaliação objetiva, são: Netuno, Satélite e Celetrans.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quais os principais problemas que essas empresas apresentam?

O SR. MARCELO FERRAZ – O maior, que afeta diretamente o usuário é a manutenção de veículos. A conservação e a manutenção dos veículos são os itens que mais pesam contra essas empresas. E reclamações relativas a atendimento dispensado aos usuários.

O SR. HELDER SALOMÃO – A Empresa Satélite sabemos que atende o Município de Cariacica. A que outros Municípios a empresa Satélite atende?

O SR. MARCELO FERRAZ – Ao geral, ela atende a todo o Sistema. Até porque o Transcol não tem a lógica de operar por área. Ele opera por lotes de linha. Então, numa mesma linha tem-se várias empresas operando com vistas a não se ter padrão de comparação.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quais as medidas que a Ceturb está tomando para que essas empresas se adeqüem à nova visão do Sistema Transcol?

O SR. MARCELO FERRAZ – A cada quatro meses passamos a fazer a vistoria de cem por cento da frota, via inspeção de engenharia mecânica. Em um ano rodamos toda frota, cem por cento da frota, três vezes. No momento de

fazer a renovação de frota, pegamos os veículos mais velhos dessas empresas e escalamos para saírem de circulação.

Quanto à reclamação de usuários é indicar às empresas que façam a reciclagem de pessoal no Sistema Sest e Senat, tratando a reclamação do usuário com outro procedimento administrativo, através da gerência de atendimento ao usuário, querendo uma resposta mais objetiva e mais rápida, no sentido de se dar uma satisfação ao público de uma forma melhor. E o outro, dos mais importantes, é dando conhecimento à sociedade desse desempenho ruim das empresas. Haver um controle político e social sobre essa atuação, como uma forma efetiva dela ver o patrimônio, pois faz parte de patrimônio dela a imagem dela. Isso é valorado economicamente. Então, ao colocar para a sociedade essa prestação de contas, acreditamos também que estaremos contribuindo para aumentar a pressão e o controle sobre os maus prestadores de serviço.

O SR. HELDER SALOMÃO - Se a Ceturb não obtiver êxito, o que pode acontecer com essas empresas?

O SR. MARCELO FERRAZ - Perder a permissão.

O SR. HELDER SALOMÃO - É esse o caminho...

O SR. MARCELO FERRAZ - É esse o caminho, nesse caso não tem duas alternativas.

O SR. HELDER SALOMÃO – Qual o prazo?

O SR. MARCELO FERRAZ - Durante doze meses, se ela figurar durante quaisquer períodos, contínuos ou descontínuos, durante quatro meses com o desempenho abaixo de setenta e cinco por cento do especificado, ela é candidata seríssima a perder a permissão. Não bastasse isso, se no período de dezoito meses ela figurar seis meses com o desempenho abaixo do especificado, também está tipificado a hipótese de perda da permissão. Tem uma norma nossa publicada sobre isso.

O SR. HELDER SALOMÃO - Quero fazer um comentário e uma sugestão: acredito que uma das formas muito eficiente de melhorar o Sistema é estreitar essa relação da Ceturb com as comunidades. Eu que já acompanho há muito tempo o assunto, até pela minha origem no movimento popular, luta pelo transporte coletivo, quero testemunhar - pois agora, como Deputado, tenho tido uma relação muito profícua com a Ceturb – que melhorou substancialmente o atendimento à comunidade, temos sido bem recebidos e não só isso, mas a Ceturb tem tomado algumas providências. Isso é importante relatar.

Fomos atendidos pelos técnicos da Ceturb algumas vezes com a demanda da comunidade, e acredito que isso é fundamental. Porque se não estreitar esse relacionamento com a comunidade, a Ceturb fica muito distante. Em outras épocas sabemos como que a comunidade foi desrespeitada.

Ao mesmo tempo em que faço um apelo para que isso melhore, quero perguntar como que a Ceturb tem discutido essa questão da relação com a

comunidade. Embora, faça questão de relatar a melhoria nessa relação. O Sr. Helvécio Viana que está aqui já nos atendeu algumas vezes lá, como também o Fernando, a Teresinha, o Sr. Marcelo Caliman e outras pessoas que atendem a comunidade.

Quero saber qual é de fato o projeto ou as ações que a Ceturb tende a desenvolve para estreitar ainda mais essa relação com a comunidade?

O SR. MARCELO FERRAZ - Toda sexta-feira é dia de reunião com as comunidades, e temos isso como prática. Já encontrei essa prática na empresa e estimulamos essa prática.

A demanda sobre transporte, por tratar de interesse difuso, coletivo, fica prejudicada quando você trata pontualmente. Normalmente estimulamos a valorização da organização comunitária. Pedimos, por exemplo, que criação de serviços, alteração de itinerário, alteração de pontos de ônibus, haja uma discussão no mínimo daquela comunidade diretamente envolvida.

Temos como prática fazer às sextas-feiras a nossa agenda com as comunidades. O que podemos ainda melhorar? Existem as organizações superiores – vamos chamar assim – do movimento popular, que são as federações por município, onde ainda temos a evoluir numa avaliação mais global. E tem um processo sistemático para que envolva a comunidade no processo de avaliação da nossa produção de serviço. Isso é algo que estamos formulando e pode melhorar, é uma forma efetiva de você ter controle social na medida em que você tem as comunidades organizadas por municípios, depois da região metropolitana, e que haja uma discussão periódica e sistemática de como é que eles estão vendo. Para não termos esse retrato apenas por uma pesquisa científica, que você tenha mais calor humano, mais trocas nesse processo. Estamos formulando e trabalhando para que consigamos institucionalizar.

Não chegamos lá ainda, estamos por enquanto mantendo as agendas das sextas-feiras com as reuniões de comunidade, mas claramente com a diretriz de evoluir até ter esse processo de troca sistematizado, pois a agenda acumulada estava muito grande. Por exemplo, na região de Jacaraípe tínhamos doze comunidades com demandas contraditórias, então tínhamos que realizar uma administração de conflitos. Imagina, Serra e a importância que a região de Castelândia e Jacaraípe, e tudo que chega a partir daí ao terminal, tem de importância para o Município da Serra.

Você faz essa discussão e reorganiza. Conseguimos construir um consenso entre comunidades que tinham demandas frontalmente contraditórias umas as outras. É uma prática que a empresa tem, os técnicos da empresa tem essa sensibilidade, sabem fazer essa conversa. E aonde podemos evoluir? Tendo um movimento, vamos chamar assim, das entidades superiores do movimento popular, porque não dá para você fazer isso de forma pulverizada pois são mais de quinhentas comunidades em toda a Grande Vitória. Mas é uma prática a evoluir, assim como toda a prática do Governo, que ainda não está colocada como agenda, de discussão e participação da sociedade, que hoje está se restringindo à participação via Conselhos nas definições de diretrizes de políticas públicas fundamentais.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sobre o transporte alternativo. Já tivemos inúmeras manchetes em jornais e a Ceturb tomou algumas medidas como blitz,

vários veículos foram apreendidos. São táxis, vans e tantas outras formas alternativas. Como andam esses processos? Que atitudes a Ceturb tem adotado, além daquelas que estão se tornando públicas pela imprensa, no caso inclusive específico do município de Cariacica, em Porto de Santana, com muitos táxis irregulares.

Queria ouvir de V. Sª, além dessas medidas já tomadas, quais outras medidas serão tomadas para trabalhar essa questão do transporte alternativo e muitas vezes irregular.

O SR. MARCELO FERRAZ – Essa é a regra desse transporte que o classificamos de irregular. Esse foi um problema que encontramos instalado, e temos um conceito absolutamente claro a respeito do prejuízo ao interesse público que esse tipo de transporte causa à população, na medida em que ele desestrutura um sistema complexo como o Transcol, que já tem problema suficiente, tem uma agenda enorme a ser vencida para garantirmos qualidade à população.

Além dos problemas do sistema de transporte em si, tratamos esse transporte como absolutamente indesejável e inadequado. Por quê? Porque irregular e inseguro. Ele não serve como receita para resolver as questões da população. Ele é um falso remédio. Ele pode atender no máximo ao interesse individual e imediato, mas não resolve a questão da população que precisa de transporte adequado, regular, de qualidade, e barato. Para se garantir ônibus no horário, ônibus limpo, ônibus que não quebre no caminho, que não seja assaltado no caminho, com tarifa que o povo possa pagar, porque esse é o resumo do nosso desejo, não é o chamado transporte alternativo, feito de forma individual e voluntária que vai resolver. Na verdade ele cria problemas, e problemas estruturais sérios. Tanto temos experiências desse relato no Brasil quanto fora do Brasil, sobre sistemas que se desestruturaram em função de não dar a atenção devida a esses trabalhos paralelos de tentar fornecer transporte.

Qual é a lógica em que ele atua? Como nós atuamos? Primeiro fomos identificar o problema, onde estava ocorrendo e em que volume estava ocorrendo; passamos dois meses identificando esse trabalho em Cariacica, em toda a região metropolitana. Mapeamos locais e horários, fizemos um filme e um laudo fotográfico.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Marcelo Ferraz, só um instante. Queremos informar ao Sr. Deputado Helder Salomão que pelo nosso Regimento Interno temos o critério de seguir apenas com assunto proposto na criação da CPI, e não foi o transporte alternativo. É interessante, é uma situação problemática que temos no município de Cariacica, na região de Porto Santana, mas foge do que está na pauta da CPI e terminamos por fugir à regra.

Gostaríamos que fosse mais objetivo, até em função de termos membros desta CPI que fazem parte da Comissão de Finanças e deverão participar da reunião que acontecerá dentro em pouco. O que poderemos pensar é discutir de forma não oficial o transporte alternativo, que é interesse de todos nós, mas não podemos fugir aos itens que compõem a criação desta CPI.

O SR. MARCELO FERRAZ – A título de contribuir, Sr. Deputado, posso fazer um relato de tudo o que foi feito, os critérios adotados e encaminhar para os Srs. membros desta CPI.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Nós agradecemos.

O SR. HELDER SALOMÃO – Embora não concorde, pois se estamos falando em qualidade do sistema, qualquer atuação que o envolva, mesmo de forma irregular, acaba contribuindo sim com esta CPI. Mas de qualquer forma agradeço.

O SR. MARCELO FERRAZ – Estamos à disposição para esclarecer, para prestar informações.

O SR. HELDER SALOMÃO – Uma outra questão foi denunciada aqui pelos trabalhadores. Eles alegam especialmente os que foram destituídos agora da junta diretiva, que há acordos entre o Sindicato dos Trabalhadores, o Sindicato das Empresas e até com o envolvimento da Ceturb. Obviamente isso não foi uma referência à atual gestão da Ceturb.

Sei que pode parecer uma pergunta talvez difícil para o senhor responder, ou uma pergunta subjetiva, mas gostaria que respondesse se tem informação de que em algum momento, em gestões passadas, houve envolvimento da Ceturb, ou de diretores da Ceturb, em acordos com o Sindicato dos Trabalhadores e Sindicato das Empresas para majoração de tarifa, por exemplo, e um processo de vistas grossas com relação às condições de trabalho que hoje enfrentam os trabalhadores.

O SR. MARCELO FERRAZ - Não, Deputado. Não conheço nada parecido com isso, nenhuma informação que dê conta da veracidade disso. Não conheço. A minha resposta é objetiva. Não tenho conhecimento dessa matéria.

O SR. HELDER SALOMÃO – Está bem. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Claudio Thiago.

O SR. CLAUDIO THIAGO - Sr. Marcelo, farei primeiramente uma referência a outra Comissão que está em andamento nesta Casa, que é a CPI da Rodosol. Após diversas sessões, os parlamentares daquela CPI descobriram que em outra concessão foi feito um contrato juridicamente quase perfeito, que tinha por objetivo - palavras de Parlamentares daquela CPI - extorquir o povo capixaba em relação ao pedágio, não só da Terceira Ponte mas também da Rodovia do Sol. Um contrato quase perfeito juridicamente, feito nos governos anteriores, mas que naquele contrato não tinha nenhuma referência ao controle de fluxo de veículos. E esse fluxo estava diretamente ligado à tarifa. Só para o senhor ter uma idéia, chegou àquela CPI uma denúncia de que o fluxo verdadeiro era quase cinqüenta por cento a maior. Inclusive foi encaminhado para a CPI um relatório, não sei se é verdadeiro ou não, a CPI está apurando, mas é importante frisar que em relação ao fluxo de

veículos tem uma relação com o preço. E estou fazendo essa referência para fazer uma pergunta ao senhor.

Hoje, o sistema tem treze empresas, se não me engano, mais de mil e duzentos ônibus, doze garagens, tarifas diferenciadas, passe escolar, tarifa normal, tarifa com desconto, tarifa de linhas alimentadoras, enfim, diversas tarifas. A minha pergunta é bem objetiva. Qual o controle que a Ceturb efetua diariamente, ou o fluxo do usuários de transporte coletivo? Quando falo controle é em relação à receita do sistema que serve para base de cálculo da compensação entre as empresas. Existe uma auditoria permanente em relação aos boletins de controle diário, visto que são preenchidos pelas empresas e repassados para a Ceturb?

Para ser mais direto, a Ceturb é apenas uma mera processadora de dados ou ela tem um sistema, mesmo que seja por amostragem no seu dia-a-dia, para aferir se aqueles dados que estão sendo repassados para a Ceturb são verdadeiros. É apenas um questionamento; não estou afirmando. Estou questionando, até porque o objetivo desta CPI é fazer seu trabalho com isenção, e com o único objetivo de termos um serviço de qualidade.

Este é o meu questionamento: existe um sistema? O Senhor mesmo disse que têm alguns sistemas, alguns projetos, alguns programas que estão sendo iniciados, estão no forno?

O SR. MARCELO FERRAZ – De forma bem singela e objetiva: Os boletins de controle diários são fornecidos pelas empresas e a Ceturb os processa.

O SR. CLAUDIO THIAGO – O Senhor acha que não caberia uma...

O SR. MARCELO FERRAZ – Cabe, com certeza, isso é insuficiente. Para você ter contraprovas e ter controle efetivo seria necessário ter tecnologia adicionada a isso e tem projeto que vai nesse sentido. No momento tem que se contentar com o princípio de presunção da boa fé. A informação é verdadeira até que você prove que ela não seria. Por enquanto o que sustenta a veracidade desses dados é o princípio de presunção da boa fé.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Obrigado pela franqueza.

A outra pergunta, não é bem uma pergunta, é quase uma indagação. Com o preço da tarifa atual, a população de baixa renda passou a usar um outro tipo de transporte, indo a pé para o trabalho, pedindo carona ou indo de bicicleta correndo o risco de ser atropelado, porque a cidade não tem ainda ciclovias que atenda à demanda.

Inclusive pesquisas apresentadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, IPEA revela que os mais pobres passaram a ser os mais sacrificados, como nem disse o Senhor, e limitados em suas condições de mobilidade.

Outro dado importante da pesquisa é que o transporte urbano é o principal item de despesa das famílias pobres com serviços públicos. Nas famílias cuja a renda é de dois salários mínimos, o custo que corresponde a oito por cento do orçamento. O Senhor não acha injusto que o trabalhador não tenha acesso ao transporte público? Isso é uma matéria que saiu no jornal A Gazeta, parece-me que teve até uma fala do Senhor.

O SR. MARCELO FERRAZ – Acho injusto e mais do que injusto, é socialmente excludente e concentrador de renda. O serviço de transporte coletivo no Brasil, na estrutura de custeio dele concentra renda. E se continuarmos como estamos vamos ver outro balanço de cem anos do IBGE sobre concentração de renda, vamos ficar novamente perplexos, a menos que consigamos efetivar algumas coisas que temos articulado pelo país a fora.

Como o sistema de transporte concentra renda? Nesses trinta e oito por cento que o Senhor falou da tarifa em relação a despesa de pessoal, boa parte dessas despesas vai encontrar na carga tributária que incide sobre o setor. Na reforma da previdência que saiu da Câmara Federal e foi para o Senado o poder público e o empresário do setor ,a partir de um consenso de que não pode aumentar a exclusão social brasileira da ordem de cinqüenta e seis milhões de irmãos nossos que não conseguem ter capacidade de pagamento, não conseguem mais se deslocar, estão quebrando laços familiares. Pessoas que já não conseguem voltar para casa, saem na segunda- feira de manhã e só voltam na sexta- feira à noite porque não conseguem ir e vir, não conseguem ver filhos. Tem essa situação no Rio, São Paulo, pessoas com nome, endereço, CPF, sobrenome, socialmente excluídos.

Para que essa situação não perdure, precisamos de desonerar a tarifa porque ela está tirando renda de quem não tem para subsidiar coisas de população que pode mais. Um exemplo concreto: Nessa reforma da previdência impugnamos para que a contribuição social não incida sobre a folha de pagamento do setor, já que esse é o maior item de despesa. Conseguimos emplacar uma emenda onde essa tributação passa a ser dois e meio por cento sobre a folha de pagamento.

Situação similar tem na agricultura. Tem um lei de nº 10 mil e qualquer coisa, que não me vem a memória agora , que dá esse mesmo tratamento aos produtos da cesta básica. Se a cesta básica –estamos falando de população de baixa- renda e justifica- com o mesmíssimo argumento você justifica um serviço que é essencial para o pobre no Brasil, e que responde aí por setecentos mil empregos pelo menos direto, se tem uma frota de cem mil veículos no país, cem mil ônibus, então justifica esse tratamento.

Por que concentra renda? Porque você paga outros tributos. Quando você compra o ônibus você paga ICMS, IPI. O ônibus que vai ser usado no transporte público incide para ele toda a cadeia tributária. Isso não se dá com todos os produtos, avião não é assim, navio não é assim. Até mesmo o óleo diesel que o ônibus paga, que o povo que paga tarifa e o óleo diesel, é mais caro que o óleo diesel do navio.

Há um ano e meio a Petrobras junto com a ANP tomou uma medida de repercussões sociais horrorosas que estamos vivendo hoje. O diesel correspondia em torno de dez por cento dos custos. Hoje esse custo dobrou, porque houve uma política equivocadíssima por parte da ANP e Petrobras de fazer uma equalização com os preços internacionais com o barril de petróleo e passou a flutuar. A Petrobras colocou os preços de derivados de petróleo no Brasil para flutuar de acordo com o mercado internacional. Conseqüência disso, é que o preço do diesel disparou e o gás de cozinha também. A gasolina, temos uma proposta de aumentar três por cento a gasolina para subsidiar o diesel, a gente consegue fazer com que a Petrobras reduza cinqüenta por cento o preço do diesel.

O setor marítimo, por exemplo, que é muito mais rico, não teve esse tratamento.

Isso é para ilustrar como que está a estrutura de preços das tarifas no Brasil. Realmente elas são injustas, são caras, socialmente excludentes e concentradoras de renda. Tem muito mais detalhe a dar.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Temos uma curiosidade: no Governo Albuíno foram adquiridos aqueles ônibus amarelos e depois ficou muito latente, marcou muito o início do Transcol. Foi adquirida uma frota de aproximadamente cento e vinte ônibus convencionais e dez a gás. Essa frota continua operando? Se continua, qual empresa está fazendo o gerenciamento da mesma?

O SR. MARCELO FERRAZ – A frota a gás a gente não encontrou operando. Da frota que foi adquirida como frota pública, hoje tem uma empresa do sistema que está operando essa frota, só que com outro tipo de vínculo jurídico.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Qual seria o vínculo?

O SR. MARCELO FERRAZ – Essa frota hoje é chamada frota reversível. Na verdade, é um bem reversível vinculado à permissão. Ou seja, ao final da permissão o povo paga na tarifa todo veículo e ao final da permissão o veículo se reverte de volta ao patrimônio público. Há uma modificação no vínculo jurídico que a gente encontrou desse modo.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – O Senhor poderia fazer a gentileza de encaminhar essa documentação para a CPI?

O SR. MARCELO FERRAZ – Tranqüilamente.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Recebi a seguinte pergunta do Sr. Roberto, da Junta Diretiva: ele diz que um motorista trabalha onze horas rodando em ônibus que possuem aproximadamente dezesseis anos de funcionamento. O que tem sido feito para mudar esse quadro? E, também, ele questiona que há reclamações que existem ônibus com cadeira de motorista quebrada, sendo apoiada com pedaços de madeira. O Senhor tem conhecimento disso e como está sendo resolvido esse problema?

O SR. MARCELO FERRAZ – É repugnante você ver uma cadeira de motorista, com uma jornada ilegalmente. Pela convenção coletiva seriam sete horas e vinte, admitida alguma coisa no máximo uma hora e meia ou duas horas de extra e uma jornada de onze horas. Isso é digno de uma bela denúncia na DRT e uma denúncia em convenção coletiva. Um bom trabalho para a assessoria jurídica poder trabalhar. É absolutamente reprovado, deplorável uma jornada de onze horas para um trabalhador que passa aí três, quatro mil marchas ao longo dessa jornada.

O que está sendo feito? Na verdade, se alguma coisa desse tipo, nossa vistoria, nossa fiscalização se pega um ônibus desse aí a diretriz é recolher o veículo. Não tem outra alternativa se não essa. E pedimos aos trabalhadores,

tendo conhecimento disso, estamos absolutamente abertos a receber a denúncia e agir. Não vamos nos omitir quando aviltar condições de trabalho, apesar de não ser nossa função precípua , não podemos ser conivente com esse tipo de coisa. Então tem a nossa disposição de intervir, para corrigir em favor da dignidade humana.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Marcelo Ferraz, estamos terminando os trabalhos desta Comissão. Vamos partir para as considerações finais dos parlamentares. Agradecemos desde já a sua participação nesta CPI e dizer que o objetivo dela nada mais é que mostrar para a sociedade, para a população capixaba que nos colocou aqui com transparência, à luz da lei, apurar possíveis irregularidades no sistema Transcol referente à qualidade de serviço e a permissão da Lei 5.720 e sua constitucionalidade.

Vamos deliberar para a próxima reunião de quarta-feira as convocações. Sugiro aos membros que seja convocado o ex-Secretário Jorge Hélio Leal. No período em que ocupava a Secretaria de Transportes foi elaborada a lei 5.720; e os demais Diretores da Ceturb. Mas teremos que fazer por etapa, porque temos o Tarcísio Celso Vieira de Vargas, Haroldo Dario Ribeiro, Walter De Prá, Denise de Moura Cadete Gazinelli Cruz e Hugo Borges Júnior. Então, na próxima reunião de quarta-feira poderemos convocar o Sr. Jorge Hélio Leal juntamente com os Srs. Tarcísio Celso Vieira Vargas, Haroldo Dario Ribeiro e Walter De Prá. Uma vez que o diretor que estava à frente da Ceturb quando da elaboração da lei 5. 720, se não me falha a memória, era o Sr. Haroldo Dario Ribeiro.

Em votação as convocações.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. HELDER SALOMÃO – A favor.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A favor.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Aprovadas as convocações.

Lembramos à Secretaria da Comissão que coloque na convocação os incisos, parágrafos e a lei para o não cumprimento de comparecimento as sanções que os mesmos estarão sujeitos.

Fica para a próxima reunião a deliberação da convocação da Srª Denise de Moura Cadete Gazinelli Cruz e Hugo Borges Júnior.

A palavra está franqueada aos Srs. Deputados para suas considerações finais.

O SR. HELDER SALOMÃO – Lembro mais uma vez que o objetivo da CPI – e temos empenhados para isso – é esclarecer todas as denúncias, as irregularidades que possivelmente possam ter ocorrido no sistema, que possam vir a ocorrer. O nosso objetivo é melhorar a qualidade do sistema. Por isso, agradecemos a sua presença, porque temos talvez hoje um “calcanhar de Aquiles” no sistema Transcol que sei que não se resolve em um ano. Inclusive,

nessas minhas considerações finais queria fazer uma pergunta: o Senhor pode responder sim ou não. O Senhor vê alguma possibilidade de diminuir as tarifas do sistema Transcol?

O SR. MARCELO FERRAZ – Tem pergunta que não cabe a resposta sim ou não. Isso aprendi no banco da faculdade. É uma análise a ser feita e a gente se dispõe e está fazendo essa análise e avaliação todo santo dia de qualquer possibilidade que haja. Temos a expectativa como resultado da reforma da previdência e reforma tributária que consigamos mudar a estrutura de custos do sistema Transcol e aí, sim, o povo ser desonerado dessa tarifa, dentro de um movimento nacional articulado, acho que a gente ganha mais consistência e força política para poder fazê-lo com responsabilidade.

O SR. HELDER SALOMÃO – Agradeço. Queremos concluir esse trabalho apresentando um relatório que possa contribuir para melhorar a qualidade do sistema, a qualidade do serviço prestado e, acima de tudo, melhorar as condições de trabalho dos trabalhadores que, sem dúvida nenhuma, por tudo que já foi dito aqui são muito prejudicados nessa relação com as empresas da forma como tem sido conduzida as coisas.

Muito obrigado. Estamos também à disposição para podermos continuar nesse trabalho de investigação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago para considerações finais.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Agradeço ao Sr. Marcelo Ferraz pelo depoimento coerente.

O nosso mandato tem sido pautado pela isenção do meu dia-a-dia. Tenho votado nesta Casa de acordo com a minha consciência e com o interesse da sociedade. Alguns parlamentares que estão na base governista até me questionam: por ser um parlamentar independente faz elogios ao Secretário da Fazenda; faz elogios ao Secretário de Estado da Educação; faz elogios a outros Secretários. Ontem mesmo fiz elogio ao Secretário de Estado da Agricultura, Deputado Ricardo Ferraço.

Acho que o papel de um parlamentar é ser justo. Acho que ele tem que avaliar com coerência e ao mesmo tempo dizer o que sente.

Apesar das mazelas ocorridas nos últimos doze anos algumas instituições conseguiram sobreviver. Sempre cito a Secretaria de Estado da Fazenda, o Instituto Jones Santos Neves e a Ceturb. A Ceturb tem bons técnicos que precisam ser valorizados, como tem que ser valorizados os trabalhadores do sistema Transcol, das diversas empresas. Mas sempre falo que o Senhor irá conseguir, a nosso ver, desenvolver um bom trabalho. Observo que há boa vontade, o senhor tem experiência, a equipe é competente, embora façamos algumas restrições, pessoas que estão há muitos anos não à frente mas assessorando. Tem pessoas que não são mais nem funcionários da Ceturb, são funcionários comissionados permanentes.

Mas numa coisa queria ser justo: sempre tenho o hábito de acessar o site da Ceturb , e hoje ao acessá-lo encontrei uma pesquisa que demonstra coerência. Na primeira página do site, na página principal tem uma pesquisa na qual a Ceturb quer fazer uma avaliação sincera e transparente do seu trabalho. Então,

pergunto-lhe: Como você avalia a administração da Ceturb em 2003? No momento a avaliação não é muito favorável, até porque vocês estão com vários projetos em andamento. Mas isso demonstra que o Senhor tem interesse em acertar. Até por questão de justiça, isso conta ponto. Aliás, não só conta ponto mas valoriza o senhor como funcionário público, que está à frente de um órgão. Tanta importância que é o transporte coletivo, a Ceturb gerenciando.

Quando assinamos esta CPI, quando pedimos que fosse instalado uma CPI, nosso maior interesse sempre foi ao seu final termos contribuído para um melhor serviço de qualidade. Tratando com respeito os empresários do Setpes que podem ser bons parceiros. Em momento algum fizemos acusações sem provas, até porque estamos na fase de levantarmos dados, tratando com respeito os sindicatos correspondentes, os sindicatos dos motoristas e trocadores, respeitando aquele que foi convocado. Mas ao final desta CPI Deputado Helder Salomão, Deputado Marcelo Santos que preside esta CPI, tenho a certeza de que a sociedade vai ganhar e lucrar, haverá um avanço muito grande no setor de transporte coletivo.

Agradeço, então, ao Sr. pela exposição, estamos aqui para contribuir de uma forma verdadeira, honesta, buscando principalmente aquele que é mais necessitado, que é excluído do dia-a-dia, e normalmente são as pessoas que estão carentes não só da materialidade mas também da espiritualidade.

Muito obrigado a todos e ao Sr. Presidente.

Dia 15/10/03 Décima Sétima Reunião Ordinária

Depoentes – Jorge Hélio Leal; Walter de Prá; Haroldo Dário Ribeiro

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Jorge Hélio Leal, bom-dia.

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Bom-dia.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicitamos que seja feito o juramento, como é de praxe antes de cada depoimento. Sr. Jorge Hélio Leal, o Senhor jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito ao Sr. Jorge Hélio Leal que nos informe seu nome completo, filiação, estado civil, RG., qualificação profissional e endereço completo.

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Jorge Hélio Leal; filho de Hélio Leal e Mercilha Soares Leal; casado; RG. 115.396 – ES; Engenheiro Politécnico; residente à Avenida Carlos Moreira Lima, nº. 301, Bento Ferreira, CEP. 29.050650, Vitória.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Começaremos os trabalhos desta CPI. Já fizemos um acordo com os membros no sentido de que cada um efetuará até três perguntas. Após o término, elas poderão ser retornadas em até três perguntas.

Mais uma vez, queremos registrar que o objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação dos valores das tarifas, além de investigar as condições da qualidade do atendimento do Transporte Coletivo da Grande Vitória, o Transcol.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo, vice-presidente desta Comissão.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Sr. Presidente, vou fazer uma pergunta ao Dr. Jorge Hélio Leal, pessoa que conheço. Gostaria de saber: quais os critérios utilizados por V.S.a quando estava como Presidente da Ceturb, para o aumento das passagens?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Sr. Deputado, nunca fui Presidente da Ceturb. Fui Presidente do Conselho de Administração da Ceturb.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Exatamente. Desculpe-nos.

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – V. Exa. nos perguntou: quais os critérios utilizados? Todas as vezes que existia uma solicitação de estudo tarifário por parte das empresas de ônibus, esse estudo era feito pela área técnica da Ceturb, e já vinha para o Conselho de Administração, simplesmente, um processo já sacramentado, para que se aceitasse ou não. Existia um Conselho. O Conselho Tarifário tinha representante das Secretarias de Estado da Fazenda, de Planejamento, de Ação Social, de Educação, o Sindicato dos Motoristas, representações sindicais. Um ano era a CUT e o outro ano era a CGT. Então, era pura e simplesmente o Presidente de um Conselho em que não tinha direito ao voto.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jorge Hélio Leal, agradeço a sua presença a partir da solicitação desta Comissão.

Um dos motivos que originaram a criação desta CPI foi a Lei nº 5720/98, além de outros motivos. Mas um dos motivos que fazem com que esta CPI venha a convocar o ex-Secretário e demais exs-Dirigentes da Ceturb, é saber sobre a constitucionalidade da Lei nº 5720/98, de autoria do ex-Governador do Estado Sr. Victor Buaiz.

Queremos saber qual foi a análise feita e se foi elaborada pelo próprio governo? E no seu entendimento, quando Secretário de Estado de Transportes, referente à constitucionalidade da referida Lei, uma vez que nas denúncias ela fere a Lei nº 8666/93, Lei de Licitações, além de outras que estão também na Legislação Federal.

Existe hoje uma ação provocada de inconstitucionalidade referente a essa Lei e a Assembléia Legislativa até agora não se manifestou referente a isso. Gostaríamos de saber, esta é a nossa primeira pergunta, referente a essa Lei nº 5720/98, que deu essa permissão para que empresas pudessem operar na denúncia feita a esta CPI, burlando a Lei nº 8666/93.

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Inicialmente, gostaria de fazer uma colocação: esta lei foi sancionada no dia 17 de agosto de 1998, quando não era Secretário de Estado. Se V. Exa. pegar o Diário Oficial teremos a

assinatura do Governador, da Secretária Marilsa Ferreira Celin, que era Secretária de Justiça e a Srª. Sandra Carvalho de Berredo, que era a então Secretária de Estado de Transportes.. Eu era Diretor do Departamento de Edificações e Rodovias e Transportes.

Então, na realidade, quando essa Lei foi promulgada, no caso da Ceturb, sei que, em seguida, no mês de setembro, passei a ser Secretário de Estado, a Ceturb encaminhou o assunto de duas formas. Ela fez uma consulta à Procuradoria Geral do Estado, fez uma consulta ao Escritório de Advocacia que trabalhava para a Ceturb, pois a mesma não tinha procuradoria. Ela, por ser uma empresa pública, não tem procuradoria. Sempre licita e contrata escritórios para defender os seus assuntos.

Então, a Ceturb consultou previamente a Procuradoria Geral do Estado e o Escritório Barreto Borges Murad e Tovar Advogados Associados. E a partir daí, o Conselho de Administração da Ceturb, que também na época não era presidido por mim, era pela Srª. Eliane Abaurre Ferrari, foi de encontro aos pareceres da PGE e do Escritório de Advocacia, foi quando fez a resolução do Conselho de Administração, estabelecendo quais as condições a serem obedecidas pelas empresas para terem os seus contratos renovados.

Gostaria de passar esses documentos ao Presidente desta CPI, para que possa tê-los em mãos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito ao Secretário que pegue os referidos documentos. (Pausa)

Muito obrigado.

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – São quatro documentos que estão aí: os dois pareceres, a resolução do Conselho de Administração e a Lei.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaríamos de fazer uma pergunta ao senhor: no seu entendimento, quando Secretário, houve algum questionamento por parte da Secretaria, onde era Secretário, a respeito da constitucionalidade desta Lei?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – De forma nenhuma, porque V. Exa. vê aí que tem o parecer da Procuradoria Geral do Estado, que é a quem cabe discutir a constitucionalidade da Lei.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Jorge Hélio, gostaríamos de saber em que períodos foi Secretário de Estado de Transportes, nos Governos Victor Buaiz e José Ignácio Ferreira?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Assumi a Secretaria de Estado de Transportes em torno do dia 05 ou 07 de setembro de 1998. Fiquei até o final de 1998. E no início do Governo José Ignácio Ferreira assumi a Secretaria e fui Secretário até o último dia.

O SR. HELDER SALOMÃO – Antes de assumir a Secretaria no Governo Victor Buaiz, o senhor...

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Era... A partir de março de 1997, era Diretor do Departamento de Estradas e Rodagem.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor teve alguma participação na elaboração, na discussão e na aprovação da Lei nº 5720/98 ?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – O conhecimento que tenho dessa Lei é após a sua publicação no Diário Oficial, após ser sancionada pelo governo.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor não teve nenhuma participação?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – De forma nenhuma. E não caberia a mim uma situação dessa, como Diretor do Departamento de Estradas e Rodagem.

O SR. HELDER SALOMÃO – Por hora é isso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Presidente e demais membros da Comissão, Sr. Jorge Hélio Leal, bom-dia.

Uma das perguntas que queremos fazer, parte o senhor já respondeu, mas queremos reiterar: há informações de que o senhor é um dos formuladores dessa Lei nº 5720/98, que permitiu a contratação de empresas de transporte público sem licitação, em desobediência à Lei das Licitações, Lei 8666/93. Essa Lei cria, ao nosso ver, um monopólio nos contratos de concessão. O senhor já respondeu, dizendo que houve um parecer da Procuradoria, pela constitucionalidade.

Queremos, se for possível, que o senhor nos dê a opinião se não há um conflito em relação à Lei nº 8666/93, em sua avaliação, o Sr. não acha que com essa lei criou-se um monopólio de serviços de transporte?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL - Minha formação é de engenharia, de legislação sou curioso. Então discutir com V.Exª e dar o meu ponto de vista sobre constitucionalidade de uma legislação, estou fazendo uma brincadeira que não condiz com a minha maneira de ser. Não posso sugerir a V.Exª meu pensamento com relação a isso, por isso que existem as Procuradorias. O DER sempre teve a procuradoria do DER e as coisas das Secretarias quem respondia era a Procuradoria Geral do Estado.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Essa Comissão recebeu informações de que o Sr. no período em que esteve à frente da Secretaria de Transportes e Obras Públicas era quem comandava a elaboração das planilhas de custo, inclusive, definiu o valor da tarifa do sistema Transcol.

Outra informação que chegou as nossas mãos revela que o Sr. dificilmente aprovava a planilha técnica da Ceturb, conforme regulamento e que o Sr. ao invés de ouvir técnicos das empresas, ouvia técnicos da Secretaria de

Transportes com o objetivo de criar itens para manipular e comandar as tarifas. Isso procede? Qual a sua participação nos reajustes das tarifas?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL - De maneira nenhuma, Deputado. Já disse no início da minha fala que recebi um processo fechado que vinha da Ceturb, uma proposta e essa proposta era colocada na mesa, no Conselho Tarifário e era discutida no Conselho Tarifário com os conselheiros. Não havia a menor possibilidade de eu, por livre e espontânea vontade, fazer uma mudança numa planilha que vinha oficialmente dentro de um processo a partir da Companhia de Transporte, a Ceturb, que gerencia o Sistema.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - O que levou o Sr. a exonerar o Sr. Tarcísio Celso Vieira Vargas da Presidência da Ceturb, já que faltava pouco tempo para acabar o mandato do então Governador Vitor Buaiz, e automaticamente todos os cargos de indicação seriam exonerados?

Foi informado a esta Comissão que ele foi exonerado por se recusar a assinar proposta do Governo, que estabelecia um prazo de quinze anos para as concessões através de processo licitatório.

O Sr. poderia dar alguma informação a respeito?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL - Tanto que isso não é verdade que V.Exª verifica no documento que passei ao Presidente da Comissão, que nem a reunião do Conselho de Administração da Ceturb que discutiu esse assunto, eu estava presente. Essa reunião foi presidida por outra pessoa que era subsecretária da então Secretária Sandra Berredo.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Sr. Presidente, por enquanto agradeço.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente, agora não desejo fazer perguntas.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Sr. Presidente, agora não desejo fazer perguntas.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Hélder Salomão.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - Com base nas denúncias que chegaram a essa CPI e nos depoimentos de várias pessoas a essa Comissão, tomamos conhecimento e tivemos as informações mais concretas de que quando se trata de reajuste de tarifa, as denúncias dão conta de que há um acordo entre empresários, Sindicato de trabalhadores e setores de Governo.

V. Sª de alguma forma participou de algum acordo com o Sindicato das Empresas ou com o Sindicato dos Trabalhadores ou tem conhecimento de

alguma denúncia sobre esses acordos que supostamente teriam ocorrido para elevar o valor da tarifa?

O SR. JORGE HELIO LEAL – Sr. Deputado, meu contato com esses sindicatos se resumiu pura e simplesmente às sessões dos Conselhos Tarifários em que eles eram conselheiros e faziam parte desses Conselhos e outros conhecimentos que tenho é que conheço essas pessoas através dos jornais.

O SR. HELDER SALOMÃO - V. Sª nunca teve nenhum tipo de relação?

O SR. JORGE HELIO LEAL – Estou afirmando para V. Exª que a relação que tive com essas pessoas foi nas reuniões do Conselho Tarifário e através de jornal que os conheci e vejo o que tem se passado.

O SR. HELDER SALOMÃO – A que então V. Sª atribui essas denúncias que tem sido feito contra a sua pessoa?

O SR. JORGE HELIO LEAL – Existe um dito popular que fala; “Rei posto, rei morto”. Tudo que de errado aparecer no Sistema, alguém tem que assumir a responsabilidade, por isso o meu nome tem sido citado com freqüência nesse assunto e em outros assuntos. Agora, gostaria que essas pessoas que estão me acusando, que realmente provassem; dizer por dizer? É muito complicado!

Afirmo aqui aos cinco Srs. Deputados que a minha participação de conhecimento com esses senhores se resumiu às reuniões do Conselho Tarifário.

O SR. HELDER SALOMÃO – Em outros momentos V. Sª não tinha conversas...?

O SR. JORGE HELIO LEAL – Nunca fui ao Sindicato e nunca recebi na minha Secretaria essas pessoas de Sindicato para tratar de assunto de ônibus.

O SR. HELDER SALOMÃO – De nenhum dos dois Sindicatos?

O SR. JORGE HELIO LEAL – Não. Só faz parte do Conselho Tarifário o Sindicato dos Motoristas, no mesmo Conselho tem uma vaga que é por um ano da CUT, e outro ano de outro Sindicato.

O SR. HELDER SALOMÃO – Estou falando é do Sindicato Patronal.

O SR. JORGE HELIO LEAL – Não. V. Exª me perguntou se tive algum contato com o Sindicato dos Motoristas e respondi que não os recebi e de forma nenhuma.

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas estou reiterando a pergunta.

E com o sindicato das empresas?

O SR. JORGE HELIO LEAL – Tive várias reuniões com o serviço jurídico dele, a respeito de renovação de contrato, discutiu-se várias coisas, trabalhamos longamente na bilhetagem eletrônica. Então, tive contato assíduo com os técnicos das empresas de ônibus e com a empresa que foi por eles contratada para se iniciar o estudo da bilhetagem eletrônica. Isto durou por quase três anos. Tínhamos conversas quase que semanais a respeito da bilhetagem eletrônica.

Tinha contato com as empresas de ônibus, sim.

O SR. HELDER SALOMÃO – E sobre valor de tarifas?

O SR. JORGE HELIO LEAL – Não, isso é conversa daquilo que lhe falei: quando não tem em quem jogar, joga para cima de quem está perto.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Presidente, por hora me dou por satisfeito.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Dr. Jorge Hélio Leal bom dia, obrigado pela sua presença neste dia.

Quero apenas fazer uma única pergunta.

Quando o Sr. estava no exercício da Secretaria de Estado dos Transportes foi fornecida alguma concessão?

O SR. JORGE HELIO LEAL – Fornecido concessão, nenhuma. O que pode ter acontecido são essas renovações que estamos discutindo em função dessa Lei e a Ceturb andou licitando esses serviços desses ônibus pequenos, desses ônibus executivos menores, mais nada do que isso.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Mas as informações colhidas aqui anteriormente falam sobre duas concessões no município de Viana.

O SR. JORGE HELIO LEAL – De jeito nenhum! A não ser esses ônibus executivos pequenos, foram licitados e mais nenhum. Viana, de forma nenhuma.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – De acordo com o depoimento do Sr. Marcelo Ferraz, atual Presidente da Ceturb, foram concedidas duas concessões no município de Viana, inclusive sem licitação.

O SR. JORGE HELIO LEAL – Sr. Deputado, V. Exª me perdoe, então é aquilo que lhe falei, sou Presidente do Conselho, no Conselho de Administração da Ceturb, enquanto o presidi, não passou nenhum processo relativo a esse assunto. Pode ter havido e pode não ter ido ao Conselho. Agora, acho que cabe à Companhia de Transportes – à Ceturb – ela justificar e mostrar esse fato e verificar quem foi que praticou o ato. A Secretaria de Transporte jamais.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Jorge Hélio Leal, farei uma pergunta muito simples e objetiva.

Outra denúncia que originou a criação dessa CPI é a má prestação de serviços no Sistema de Transporte Coletivo. Existe hoje, inclusive tenho em minhas mãos um Clipping que diz que “trezentas mil pessoas deixam de usar ônibus porque não têm dinheiro para pagar a passagem”.

É natural que no período em que V. Sª foi Secretário esse número era menor e ele vem em ordem crescente.

Existe um problema que é detectado por nós da Comissão denunciado por trabalhadores do Sistema Transcol de que exista uma ligação do Sindicato dos Rodoviários com o Setpes e que essa ligação prejudica os trabalhadores, ou seja, existem linhas que percorrem, ligando aos municípios, vamos citar um exemplo, município da Serra ao município de Vila Velha, e essas linhas têm um percurso, naturalmente grande e em função do horário de pico, demoram até uma hora e trinta minutos. É exigido por parte da Ceturb que esses ônibus cumpram horário e é natural, mas quem fica prejudicado é o trabalhador, de quê forma? Ele tem suas necessidades fisiológicas e não pode efetuá-las em função de um rigor que a Ceturb faz. Naturalmente, esse elemento não podendo fazer as suas necessidades fisiológicas e tendo inclusive um tempo para almoçar ou lanchar, vamos dizer assim, de no máximo trinta minutos em função desse tempo percorrido que não atende a ele, uma hora de almoço necessária, ele automaticamente se estressa, porque isso não é uma única vez, ele tem uma jornada de trinta dias, naturalmente com a sua folga, mas ele transfere esse problema provocado pelo sistema para o cidadão que utiliza o transporte coletivo.

A minha pergunta é bem objetiva.

No período em que V. Sª era Secretário e que presidiu o Conselho, e neste período foram diversos dirigentes da Ceturb que passaram, mas nesse período gostaria de saber se existiu por parte da Secretaria para que pudesse fazer uma intervenção junto a esses sindicatos, tanto do Setpes como o dos Rodoviários, para que pudesse amenizar essa situação e ao mesmo tempo perguntar a V. Sª se existia realmente uma união dos dois sindicatos para que pudesse efetivar uma majoração das tarifas?

O SR. JORGE HELIO LEAL – Em relação a isso que V. Exª está falando, o Sistema de Transporte Coletivo da Região Metropolitana, ele está em cima do fio da navalha, a relação faturamento/despesa há vários anos. Por uma razão muito simples: o sistema viário já não suporta a quantidade de veículos que temos no Estado do Espírito Santo.

Em 2000, a Secretaria de Transportes promoveu em conjunto com o Instituto Jones Santos Neves e com a Ceturb, um programa que chamamos de PDTU, Plano de Desenvolvimento do Transporte Urbano da Região Metropolitana. Nesse plano apresentamos ao governo e à sociedade todas as alternativas e todas as soluções para os problemas de cada município e em cada município e aquilo que caberia fazer por ser por parte do Estado. Tanto isso é verdade, que naquela época já se detectava o número de pessoas que andavam a pé ou andavam de bicicleta e que já existia naquela época uma queda de procura pelas passagens no sistema Transcol.

A única coisa que ficou muito clara para nós nisso, é que o sistema da maneira em que estava organizado com ônibus, já não suportava mais Vitória.

Tanto que se fez estudo de viabilidade econômica de um pré- metrô. Inclusive, iniciou- se o projeto final de engenharia da construção do metrô que pegaria da estação de passageiro de Campo Grande, perto da Águia Branca até Laranjeiras. Esse projeto de engenharia foi desenvolvido com bastante detalhe, que é o futuro do transporte coletivo de passageiros da região metropolitana, não tenhas dúvidas disso.

O SR. MARCELO SANTOS - Isso seria chamado o metrô de superfície?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Metrô de superfície. Existe o pré- metrô que foi estudado, existe o estudo de viabilidade. Iniciamos o projeto final de engenharia que já estava com setenta por cento executado. Essa é a grande solução. Por que precisa se fazer isso de uma vez, começar a mexer? Porque nenhum metrô fica pronto antes de dez anos. Daqui a dez anos quando estivermos com o sistema sufocado, teremos uma saída para tudo isso.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - No período em que V.S.ª estava Secretário, foi contratado pela sua secretaria alguma auditoria para que pudessem ser feito levantamentos no sistema de transporte coletivo referente as suas deficiências e essa auditoria foi completa ou não?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Isso não foi uma atitude da Secretaria, foi uma exigência do Ministério Público Estadual. Foi levado ao Conselho de Administração da Ceturb onde foi autorizado. A Ceturb contratou uma empresa para fazer auditoria nas empresas e no sistema tarifário. Essa auditoria completa foi encaminhada ao Ministério Público, com certeza.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Claudio Thiago.

O SR. CLAUDIO THIAGO – A minha pergunta é em relação a essa auditoria. Chegaram algumas informações a esta CPI de que a Secretaria de Transporte ou a Ceturb teriam contratado o Auditor Wiliam de Aquino para auditar a planilha e que por esse serviço, ele teria recebido trezentos mil reais. O Senhor disse que esse trabalho foi encaminhado ao Ministério Público. O Senhor saberia qual foi o resultado dessa auditoria?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Não sei lhe dizer se essa pessoa com sobrenome
Aquino, trabalhou no sistema. Sei que a Ceturb contratou uma auditoria. Eu, simplesmente, encaminhei essa auditoria como Presidente do Conselho. A partir do momento em que o estudo da auditoria me foi passado, passei a auditoria para o Ministério Público.

O SR. CLAUDIO THIAGO – A última pergunta, inclusive fiz esse questionamento ao Sr. Marcelo Ferraz, atual Diretor Presidente da Ceturb.

Durante o Governo do Sr. Albuíno, o Estado adquiriu uma frota de aproximadamente cento e vinte ônibus convencionais e outros dez à gás. Já que foi pago um valor elevado pela aquisição desses veículos, o Senhor

saberia informar que fim foi dado a essa frota, se ela continua em circulação ou se foi vendida?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Com certeza, existia um plano de substituição dessa frota pela Ceturb. Os ônibus retirados- sendo substituídos por ônibus novos das empresas privadas - eram leiloados.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor tem alguma informação que acha importante e que poderia fornecer para esta CPI ? Alguma informação que ajudasse a CPI a esclarecer essas possíveis irregularidades que foram denunciadas, algum documento ou o Senhor não tem conhecimento de nenhuma denúncia?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Não tenho nenhum documento da Ceturb a não ser esses quatro documentos que passei para o Presidente desta Comissão. Não costumo guardar esse tipo de documento que não me cabe. Eu era um Presidente de Conselho, tenho as Atas do Conselho que participei, fora a isso, não tenho nenhum outro documento em relação à Ceturb. Agora, a única coisa que V.Exªs podem ter acesso, é essa auditoria que foi feita. Acho que a Ceturb tem a obrigação de passar às mãos de V.Exa.

O SR. HELDER SALOMÃO - Em que ano foi feita?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Salvo engano, no ano de 2000 ou 2001.

O SR. HELDER SALOMÃO - Quando o Senhor esteve à frente da Secretaria de Transporte do Estado para melhorar a qualidade do serviço de transporte, que medida V.S.ª adotou junto à CETURB, que é subordinada a essa Secretaria? Quais foram as medidas que a Secretaria adotou nesses períodos para que pudéssemos ter um melhor transporte coletivo na Grande Vitória?

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – No que cabia como ação direta da Secretaria de Transportes e Obras Públicas, concluímos as obras do Terminal de Cariacica e melhoramos a pavimentação nos quatro municípios da Região Metropolitana. Fizemos alguma coisa em torno de cem quilômetros de ruas pavimentadas na Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana.

Essas eram as atitudes de ponta da Secretaria em relação ao Sistema Transcol. As atitudes de gerenciar o sistema, sempre pertenceram à CETURB.

O SR. HELDER SALOMÃO - Sr. Presidente, quero requerer cópia dessa auditoria feita nos anos de 2000 e 2001 para que os membros desta CPI possam analisar mais criteriosamente.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Já era intenção desta Presidência e colocaremos, logo após os questionamentos feitos ao Sr. Jorge Hélio Leal, para oficiar ao Ministério Público solicitando cópia dessa auditoria.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Só para ficar mais esclarecido, a respeito da demissão do Sr. Tarcísio Vargas, V.S.ª não abordou este assunto, não foi questionado.

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Foi uma atitude de Governo, recebi uma determinação do Governo que demitisse o Sr. Tarcísio Vargas. Reuni o Conselho de Administração e o substituí na Presidência do Conselho.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Não havendo mais nenhum questionamento por conta dos membros, gostaria de agradecer, em nome da CPI, ao ex-Secretário, Sr. Jorge Hélio Leal pela participação e dizer mais uma vez que o objetivo desta CPI é apurar as possíveis irregularidades no Sistema Transcol, que originaram a criação desta CPI.

Não estamos aqui para fazer nenhum tipo de papel, um exemplo clássico como politicagem. Na verdade apurando aquilo que foi denunciado e originado à criação desta Comissão.

Agradecemos a participação de V.S.ª para aprimorar nossos trabalhos e se houver necessidade para que venha prestar novos esclarecimentos, entraremos em contato através de ofício.

O SR. JORGE HÉLIO LEAL – Bom - dia Srs. Deputados e obrigado.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Suspenderemos a sessão pelo tempo necessário à entrada do próximo depoente.

(suspende-se a sessão às 11:08horas, reiniciando-se às 11:13horas)

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Está reaberta a reunião.

Retornando os trabalhos desta Comissão, solicito à Secretaria que proceda a entrada do Sr. Walter De Prá e do Sr. Haroldo Dário Ribeiro.

Aproveitando o momento em que ainda não entraram no plenário, propomos, em função da documentação entregue pelo ex-Secretário Jorge Hélio Leal, que façamos a convocação da Srª Marilza Ferreira Ceolin, ex-Secretária de Justiça; da Srª Sandra Carvalho de Berredo, ex-Secretária dos Transportes; da Srª Rovena Ferreira Tovar, advogada; da Srª Teresa Cristina Pasolini, advogada que faz parte do escritório Barreto Borges Murad e Tovar, onde foi feita uma consulta para que pudesse dar legalidade na Lei nº 5.720/98; da Srª Eliana Abaurre Ferrari, ex-Presidente do Conselho de Administração da Ceturb; do Sr. Rodrigo Cardoso Freitas, ex-assessor jurídico do gabinete da Procuradoria Geral do Estado, para prestarem depoimento na próxima reunião desta Comissão.

Em votação a proposta.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Pela convocação.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Pela convocação.

O SR. HELDER SALOMÃO – Pela convocação.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Pela convocação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Ficam aprovadas as convocações acima sugeridas por esta Presidência.

Já estando presente o Sr. Haroldo Dário Ribeiro, ex-Diretor-Presidente da Ceturb, além do Sr. Walter De Prá, ex-Diretor-Presidente da Ceturb, concedo a palavra ao Sr. Deputado Claudio Thiago, para seus questionamentos.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Primeiramente vou fazer uma pergunta ao Sr. Haroldo Dário Ribeiro: quanto tempo o Senhor esteve à frente da Ceturb e em qual período?

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – Estive na Presidência da Ceturb oito meses mais ou menos. Foi do período de 12 de novembro de 98 e deixei a presidência no dia 30/6/99. Oito meses e meio mais ou menos.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Chegou uma informação a esta CPI de que o Senhor teria entrado como diretor da Ceturb com a finalidade de assinar um projeto do Governo, já que o tempo que o Senhor permaneceu foi tão curto e nada contribuiu para os trabalhos daquela empresa. O Senhor poderia fazer uma explanação?

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – Veja só. Nesse período eu já estava aposentado. Sou servidor público. Fui convidado pelo Dr. Jorge Hélio para assumir a presidência. Passado esse período de oito meses, eu deixei a Ceturb justamente porque recebi um convite do Dr. João Felício Scárdua para ir para a Secretaria da Saúde onde assumi um cargo e concluí o governo anterior naquele cargo. Saí única e exclusivamente porque fui convidado para assumir um cargo na Secretaria da Saúde.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Obrigado!

Sr. Walter De Prá, o Senhor esteve um período muito pequeno à frente daquela entidade, mas mesmo assim conviveu com os técnicos, aliás teve lá um bom relacionamento, pelo que a gente sabe. Hoje, como avalia a qualidade dos serviços? O Senhor, como cidadão, como faria uma avaliação do sistema, principalmente pautando na qualidade? Qual seria a avaliação do Senhor?

O SR. WALTER DE PRÁ – Primeiramente eu gostaria de cumprimentar os Srs. Deputados, membros desta Comissão, e dizer que depois de oito anos que passei como Parlamentar nesta Casa e de tantas discussões, que foi um orgulho, é uma parte tão linda no meu currículo ter sido Deputado durante oito anos, ter sido líder do Governo, Presidente de Partido e procurado dar o melhor do que existe em mim a favor do meu Estado e do meu Município de Nova Venécia.

Estou aqui na condição de convocado para depor nesta Comissão Parlamentar de Inquérito que acredito que seja uma das formas mais limpas de se apurar o que de errado existe na vida de um estado ou de qualquer organização, a Comissão Parlamentar de Inquérito.

Fui nomeado...O ato saiu publicado no dia 12 de julho, foi do dia 1º de julho até o dia 30 de julho. O ato saiu publicado no dia 12. Eu comecei a praticar meus atos a partir do dia da publicação no Diário Oficial. Mesmo que eu estivesse lá, mas não assinei nenhum documento, não assinei absolutamente nada até a publicação do Ato. Gostaria, inclusive, Sr. Presidente, de deixar para esta Comissão o que foi a minha passagem como presidente da Seturb, que foi muito proveitosa. E foi surpresa para mim quando fui comunicado que não ia continuar na presidência. Quando cheguei, gostaria de dizer isso como contribuição, ficar dezoito dias na presidência de um órgão, praticamente... Mas aqui está a prova do meu trabalho. Gostaria de deixar uma cópia para que os Deputados examinassem o que foi feito naquele período.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito à secretária que tire cópias e as entregue aos membros desta CPI.

O SR. WALTER DE PRÁ - Uma coisa que me deixou estranho foi que perguntei a um assessor o seguinte: Como é o transporte aquaviário aqui de Vitória? E aí ele me informou: Olha, o transporte aquaviário tem um contrato entre o Governo do Estado e uma empresa, que era a Pisa Engenharia. Eu perguntei: escuta, apareceu um cheque aqui para eu assinar no valor de cento e trinta ou cento e quarenta mil reais, num comunicado que a Setpes tinha mandado, um cheque para entregar a Pisa Engenharia. Falei: o que é isso? Ele falou: tem um contrato, e no contrato da exploração do Transporte Aquaviário o Setpes todo mês entrega cinco por cento da sua receita para a Piso Engenharia. Falei: Como é que é o negócio? Todo mês o Setpes entrega 5% do resultado obtido lá na Setpes com transporte de passageiros, entrega para a Pisa. Falei: como assim? Ele disse: é parte do contrato. Achei aquilo estranho, profundamente estranho. Aí chamei a assessoria e falei: vocês têm os dados aí do transporte aquaviário? Ele falou: tenho. Aí, perguntei: o Senhor podia fazer um levantamento e me dizer quantos por cento representa o transporte aquaviário dentro do transporte coletivo de passageiros? Ele disse: perfeitamente, Sr. Presidente. Foi para lá e passado uns dias ele trouxe. Srs. Deputados, representa 0,28% do transporte de passageiro da grande Vitória, é o que representava o aquaviário. Isso é um absurdo. Como pode 0,28%? E a receita do que os passageiros pagam? Ele disse: é da Pisa Engenharia. Alem das receitas, e os barcos? Ah, são do Estado. E os terminais? São do Estado. Quer dizer, ela vende a passagem que é dela e ainda o Setpes coloca 5% por cento da sua receita para a Pisa. Eu disse: rapaz, isso é um negócio da china. O que eu fiz? Imediatamente fiz um relatório circunstanciado, minuciosamente circunstanciado, fundamentado e encaminhei para o Secretário de Transportes o relatório pedindo o fim do transporte aquaviário nos termos como se encontravam. Coincidentemente, três dias depois fui exonerado. Não quero crer que tenha sido por isso, até por uma questão política do Governo. Não estou incriminando ninguém, estou dizendo que coincidentemente, três dias depois, recebi um comunicado por telefone de que eu não seria mais o presidente.

O SR. CLAUDIO THIAGO – O Senhor poderia falar quem era o Secretário?

O SR. WALTER DE PRÁ – Era o Sr. Jorge Hélio Leal. Fiz um comunicado para ele e três dias depois recebi um comunicado que eu não seria mais presidente da Ceturb. Então, estou sendo processado pelo Tribunal de Contas por causa de um processo que nunca na minha vida ouvi dizer, porque em dezoito dias não houve nenhum reunião do Conselho, só a reunião da diretoria. Inclusive, é um assunto que me deixou profundamente triste. Porque quando recebi a intimação do Tribunal de Contas dizendo que tinha que me defender de um processo que algo acontecido em 1998, e sendo que assumi em 1999, não tinha nada a ver com aquilo, nunca houve uma reunião e ainda teria que pagar três mil reais em valor de UFIRs. Quer dizer, vou ter pagar. Não vou pagar, porque vou me defender, vou pessoalmente lá, já apresentei meu recurso, não vou pagar. Valor maior do que recebi no mês em que trabalhei, ou seja, para ser presidente da Ceturb para colocar no meu currículo vou ter que pagar além do que recebi; vou ter que pagar mais. São essas coisas que tem no Estado do Espírito Santo, mas vou me defender e tenho certeza que...

Saio com a consciência tranqüila, consciência tranqüila que tenho de todos os atos que pratiquei na minha vida. Em todos sempre procurei ser transparente cem por cento, nunca procurei ser noventa e nove por cento, nunca. Tenho meus erros, minhas falhas, meus defeitos, agora, sou um homem profundamente transparente. Então, são as informações que gostaria de passar para a CPI. E que depois tirasse uma cópia dos atos que eu pratiquei.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Solicito ao Sr. Secretário que apanhe o documento com o Sr. Walter De Prá e xerocopie entregando uma cópia para cada membro da Comissão.

O SR. WALTER DE PRÁ – O que posso informar a respeito da sua pergunta, Sr. Deputado, eu acho que o transporte de passageiros da Grande Vitória precisa ser melhor, o preço é absurdo. E tiro pela minha empregada, o quanto custa todo dia dois reais e sessenta centavos, todo dia. A gente paga o salário, paga o INSS, paga passagem, paga tudo, no final fica muito caro.

Acho que a Ceturb deveria ser revista; acho que a Ceturb precisa de uma reorganização, um maior entrosamento com o SETPES e com as entidades, com as empresas. Acho que tem que haver um novo contrato, uma nova visão, porque da forma como está é uma interferência muitas vezes indevida e prejudicial às boas oportunidades quer poderia ter um transporte de passageiros aqui na Grande Vitória.

Uma outra coisa que deixei de informar com relação ao transporte aquaviário, Sr. Deputado Marcelo Santos, é que procurei nas agências de viagem para saber se em algum pacote vendido fazia parte um passeio pela ilha de Vitória. Nenhum pacote turístico tinha o passeio pela Baía de Vitória, que é uma baía tão linda. Então, foi por isso que fizemos a proposta para a extinção. Não sei se respondi ao Sr. Deputado...

O SR. DEPUTADO CLAUDIO THIAGO – Respondeu, sim. Inclusive, queria registrar que a preocupação dessa Comissão é com o valor da tarifa. Como bem disse se continuar no ritmo de aumento da tarifa, mais alguns anos o trabalhador comum vai pagar muito mais do que recebe para ir trabalhar. Concordo com o Senhor. Tenho certeza que o papel desta CPI é contribuir para resolver os problemas, principalmente do transporte no Espírito Santo, na Grande Vitória também.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Walter De Pra, o Senhor disse que fez um relatório minucioso. Ao entregar os documentos inclui também esse relatório?

O SR. WALTER DE PRÁ – Não, não está comigo, não tenho cópia e não fiquei com cópia.

O SR. HELDER SALOMÃO – Essa cópia se encontra em poder da Ceturb?

O SR. WALTER DE PRÁ – Está em poder da Ceturb, ou em poder da Secretaria, acredito.

O SR. HELDER SALOMÃO – Qual foi o período exato em que o Senhor esteve à frente da Ceturb?

O SR. WALTER DE PRÁ – Do dia 1º de julho de 1999 , oficialmente. Do dia 1º ao dia 30. Mas, efetivamente comecei a trabalhar no dia 12, quando saiu publicado no Diário Oficial, com efeito retroativo, da data do início. Eu fiquei do dia primeiro ao dia trinta, mas como a minha nomeação saiu no dia doze, com efeito retroativo, efetivamente comecei a trabalhar no dia doze.

O SR. HELDER SALOMÃO – Solicito que a CPI faça um requerimento à Ceturb e à Secretaria de Transporte solicitando cópia desse relatório.

O senhor chegou a assinar esse relatório?

O SR. WALTER DE PRÁ – Assinei o relatório, inclusive nessas cópias que eu deixo com a Presidência da Comissão tem a reunião da diretoria direitinho, que eu fiz e tal, tal, tal. Tem uma cópia inclusive constando isso. O senhor pode se valer inclusive dessa cópia que eu estou deixando.

O SR. HELDER SALOMÃO – Alguém chegou a conversar com o senhor sobre os motivos que levaram a sua exoneração?

O SR. WALTER DE PRÁ – Não. Em nenhum momento me disseram o motivo.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor chegou a ocupar algum cargo no Governo José Ignácio? O senhor saiu da Ceturb e ficou sem outro cargo?

O SR. WALTER DE PRÁ – Fiquei sem outro cargo, depois fui convidado para o Sebrae, que é uma entidade particular, privada, que não pertence nem

ao Estado, nem ao Município e nem à União. É mantido com o INSS – 0.3% para o "Sistema S" do INSS que as empresas brasileiras pagam.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor foi convidado por quem para assumir a Ceturb?

O SR. WALTER DE PRÁ – Fui convidado pelo Governador José Ignácio Ferreira.

O SR. HELDER SALOMÃO – E no momento da exoneração, o senhor nem conversou com ele?

O SR. WALTER DE PRÁ – Da exoneração de qual, Sr. Deputado?

O SR. HELDER SALOMÃO – A exoneração do senhor da Ceturb. Depois da exoneração o senhor não quis saber o motivo, não conversou com o Governador, com ninguém?

O SR. WALTER DE PRÁ – Não procurei saber, porque é um cargo que pertence ao Governo do Estado e não me deve nenhuma obrigação.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor não achou estranho? Nomeia e de repente, um mês depois ...

O SR. WALTER DE PRÁ – Sr. Deputado, estranho qualquer um acha. Mas eu nunca na minha vida poderia supor... Depois de muito tempo é que fui mentalizar: Puxa vida, por que eu saí? Será que foi por isso, porque eu fiz esse relatório? Eu não sei responder. Digo que coincidentemente.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor não teve interesse de procurar saber sobre isso?

O SR. WALTER DE PRÁ – Não, é cargo político do Governo, vou questionar o quê? Vontade de Governo é ... Quem está por cima, manda; quem está por baixo, obedece.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor há de convir que se é convidado pelo Governador e dezoito dias depois de estar no cargo o senhor é exonerado, no mínimo causa estranheza, não é? Sem nenhuma explicação e nem um telefonema?

O SR. WALTER DE PRÁ – Não. Recebi por telefone.

O SR. HELDER SALOMÃO – De quem?

O SR. WALTER DE PRÁ – Um comunicado do Secretário Jorge Hélio dizendo: "olha, a partir do dia trinta você será substituído".

O SR. HELDER SALOMÃO – E imediatamente o senhor não perguntou por quê?

O SR. WALTER DE PRÁ – Nada, porque é um cargo político.

O SR. HELDER SALOMÃO – O senhor não perguntou por quê?

O SR. WALTER DE PRÁ – Não perguntei porque é um cargo político. É vontade do Governo, nomeia, exonera, nomeia, exonera, nomeia e exonera. É vontade política! Eu vou questionar vontade política?

O SR. HELDER SALOMÃO – É porque eu acho uma coisa natural. Se eu sou nomeado para algum lugar, fico tão pouco tempo, vou querer saber, mesmo que seja um cargo político.

O SR. WALTER DE PRÁ – Isso é uma questão de concepção. O cargo político é um cargo político. O Governador Paulo Hartung convida, assume e exonera. Não tem que questionar por quê. É uma honra ter sido convidado e no meu currículo faz parte que fui Presidente da Ceturb por trinta dias. Fazer o quê, Deputado? O que eu vou questionar? Ah! Por que o senhor me nomeou? Não me disse o motivo porque me nomeou, por que iria perguntar o motivo da exoneração?

O SR. HELDER SALOMÃO – Estou satisfeito, presidente.

O SR. PRESIDENTE –(MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Sr. Walter de Prá, apesar do pouco tempo que ficou na Ceturb, parece que o depoimento do senhor é muito importante para esta CPI. É muito estranho o senhor entrar como presidente da Ceturb e ter conhecimento desse cheque de cento e quarenta mil. Fale mais sobre esse cheque. Como foi isso?

O SR. WALTER DE PRÁ - Foi o seguinte: fui comunicado que todo mês, estava no contrato de transporte aquaviário do Estado do Espírito Santo, que todo mês o Setpes tirava cinco por cento da sua receita do transporte, de todo o transporte de passageiros da Grande Vitória e entregava à Pisa Engenharia.

Procurei saber o motivo. Disseram: motivo contratual! Aí fiz as indagações. Vou repetir: os barcos pertencem a quem? Ao Governo. Os terminais pertencem a quem? Ao Governo. A passagem, quem cobra? É a Pisa Engenharia. Fica para ela? Fica para ela; é dela. Além da passagem, mais cinco por cento da receita do Setpes, do transporte mensal.

Aquilo me causou estranheza. Foi aí que pedi a minha assessoria para fazer um levantamento e me dizer o quanto significava o transporte aquaviário dentro do contexto do transporte coletivo da Grande Vitória. Eles chegaram à conclusão e me disseram : “Está aqui o resultado da pesquisa: 0.26 por cento”. Falei: isso é um absurdo! Pensando comigo: isso é um absurdo! Além dele cobrar a passagem, que é do caixa da empresa que operava o transporte aquaviário, ainda cinco por cento do transporte. Quer dizer, o passageiro tinha que pagar e cinco por cento do que ele pagava ia para o transporte aquaviário,

que representava 0.26%. Achei aquilo um absurdo. Todo mês? Todo mês. O mês que dá mais ele recebe mais; o que dá menos ele recebe cinco por cento. Dentro da minha concepção não podia, de maneira nenhuma, aceitar aquilo.

Fiz um relatório e o encaminhei para o Secretário de Transportes, a quem era subordinado, pedindo a extinção do transporte aquaviário. Se não me engano, anexo a esse relatório tem inclusive um modelo de decreto para o governador assinar, para extinguir o transporte aquaviário. Se não me engano, se não me falha a memória. Até fiz um modelo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Quando o senhor fez o relatório para o Secretário da Ceturb, recebeu alguma resposta?

O SR. WALTER DE PRÁ – Não senhor.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – É estranho, não?

O SR. WALTER DE PRÁ – Quer dizer, depois de muito tempo é que fui pensar: puxa vida... Porque cargo político é do governo, entendo isso. Nomeio hoje e amanhã não quero você mais e acabou. Por qualquer motivo, por conjunção política.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Quem são as pessoas que compõem a Pisa?

O SR. WALTER DE PRÁ – Não tenho a menor idéia. Depois é que fui saber o nome, que não quero nem declinar.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Pisa Engenharia, não é isso?

O SR. WALTER DE PRÁ – Acho que é Pisa Engenharia.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Depois que o senhor saiu da Ceturb, quem foi que o substituiu?

O SR. WALTER DE PRÁ – Denise Cadetti.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Denise? Substituiu tão logo o senhor foi exonerado?

O SR. WALTER DE PRÁ – Acredito que foi a Denise depois de mim, porque saí, fechei a porta e fui para casa. Está me dizendo aqui o Dr. Haroldo Dário Ribeiro que foi a Denise e depois o ...

O SR. JOSÉ ESMERALDO – A sua exoneração, no seu entender, de franqueza - porque o senhor é uma pessoa franca, o conhecemos bem - acha que foi porque teve essa informação?

O SR. WALTER DE PRÁ – Não posso garantir.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Não pode garantir, mas de um a dez, qual é a nota que o senhor dá?

O SR. WALTER DE PRÁ – Fico no meio do mais ou menos.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Cinco?

O SR. WALTER DE PRÁ – Fico no meio do mais ou menos. Porque cargo político é uma coisa impressionante, mas é a vontade política! Não vou discutir vontade política de me nomear e de me exonerar. Não vou discutir. Discutir como? Não tem como discutir. É a vontade política! Hoje sirvo, amanhã posso não servir mais. Tem um outro que serve melhor do que eu. É a vida. É igual isto aqui: o mandato. Tenho vinte anos de mandato. É como se fosse um piscar de olhos!

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Pelo que conheço do senhor, é uma pessoa muito educada, um gentleman, bastante inteligente para no fundo, no fundo... Inteligente do jeito que o senhor é, porque conheço o Senhor e sei que é uma pessoa séria; o Senhor sabe que não existe muita vontade política nisso aí, Sr. Walter De Prá. O Senhor está sendo... Estou certo ou errado? Sim ou não?

O SR. WALTER DE PRÁ – Continuo dizendo que fico na metade do mais ou menos.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Está bom. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Walter De Prá, o Senhor disse que após a sua exoneração na Ceturb, assumiu aquela Pasta a Srª. Denise que - se não nos falha a memória - ficou um bom tempo à frente daquele Órgão. O Senhor ou o Sr. Haroldo Dário Ribeiro têm conhecimento se ela trabalha em algum órgão público hoje?

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – No caso, fiquei conhecendo a Denise em um relacionamento profissional. Não sei nem onde ela mora, não tenho conhecimento.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Senhor a conhece, Sr. Walter De Prá?

O SR. WALTER DE PRÁ – A Dr.ª. Denise?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Isso.

O SR. WALTER DE PRÁ – Conheço.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Ela trabalha hoje em algum órgão público?

O SR. WALTER DE PRÁ – É uma excelente técnica no que se refere à parte de transportes. Ela é competentíssima. Posso dizer do que eu a conheço. Não a conheço como Presidente da Ceturb, não conheço se ela ocupa algum cargo. Não tenho a menor idéia. Só sei que como técnica em transportes é um dos mais competentes técnicos de transporte do Estado do Espírito Santo hoje.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Muito obrigado.
Concedo a palavra ao Sr. Haroldo Dário Ribeiro.

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – Ela, inclusive, quando eu estava na Presidência da Ceturb, assumiu lá a Diretoria Técnica.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual foi o período em que o Senhor assumiu a Presidência da Ceturb?

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – Foi no período de... Assumi no dia 12 de novembro de 1998 e saí no dia 30 de junho de 1999. Ela trabalhou lá como Diretora Técnica acho que um mês e pouco, que tive essa convivência profissional com ela lá.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Quando o Senhor estava à frente da Ceturb tinha se efetivado a Lei nº 5720?

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – Tinha não. Foi na minha gestão que foi
efetivada.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Ela foi operacionalizada com as permissões de prorrogação de mais quinze anos para as permissões.

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – Esta Lei foi publicada e as empresas começaram a requerer. Existia o Artigo 52 da referida Lei, onde existia uma dúvida em alguma documentação no que se refere à parte de qualificação jurídica, de qualificação financeira, onde foi feita essa consulta à Procuradoria Geral do Estado, que nos respondeu, dando toda a linha de como proceder em relação à documentação para que fossem efetivadas as prorrogações. Com base nisso, foi submetido ao Conselho de Administração, que tem uma ata aqui também, onde foram concedidas as concessões.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Nesse período o Conselho era presidido por quem?

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – O titular do Conselho é o Secretário de Transportes. Mas quem presidiu essa reunião foi a subsecretária.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Eliana Abaurre Ferrari?

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – Justamente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual foi o motivo que originou a sua saída da Ceturb?

O SR. HAROLDO DÁRIO RIBEIRO – O motivo foi um convite que o Dr. João Felício Scárdua me fez para eu assumir a Superintendência Administrativa e Financeira do IESP. Primeiro, que era uma área mais afim porque sou formado em Economia e lá tinha muito mais relacionamento da minha profissão do que na própria Ceturb. Eu me sentiria muito melhor na área Administrativa e Financeira do IESP do que como Presidente da Ceturb. Foi única e exclusivamente por esse motivo. Inclusive cheguei a comunicar ao Sr. Jorge Hélio. Em meados do mês ele pediu que aguardasse para fechar o mês para poder reunir o Conselho de Administração.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Agradecemos ao Sr. Walter De Prá pela sua fala que é importantíssima.

As informações que temos é de que hoje não é feito esse desconto para o sistema aquaviário. Inclusive gostaríamos de requerer à Ceturb qual foi o momento em que foi paralisado esse repasse para o sistema aquaviário. É interessante porque na verdade quem pagou por essa transferência foram os usuários. Cabe até uma comparação: se não fosse triste, é uma transfusão de sangue daquele que está ruim para aquele que está bem. Não é verdade? Mas foi essa a realidade. Mas apesar do Senhor ter ficado muito pouco tempo, conheço os funcionários, os técnicos da Ceturb, o Senhor deixou saudades lá pela forma cordial, respeitosa com que o Senhor dirigiu aquela Entidade. O Senhor não teve muito tempo para demonstrar as qualidades técnicas, que tenho certeza que o Senhor também tem. Foi muito importante a fala do Senhor hoje nesta CPI. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Sr. Deputado Cláudio Thiago, gostaria que V.Exª reiterasse o pedido para que pudesse ser colocado em votação pelos demais membros desta CPI.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Solicito à Ceturb que nos informe qual foi o período correto em que foi paralisada essa transferência e baseado em qual legislação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – É regimental.

Em votação a solicitação do Sr. Deputado Cláudio Thiago.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. HÉLDER SALOMÃO - De acordo.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – De acordo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - De acordo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - A Presidência também está de acordo e a solicitação foi aprovada por unanimidade.

Solicito à Srª Secretária que oficie à Ceturb pedindo as informações para esta Comissão.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Hélder Salomão.

O SR. HÉLDER SALOMÃO – Sr. Presidente, estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Sr. Presidente, estou satisfeito.

Dia 22/10/03 Décima Oitava Reunião Ordinária

Depoentes – Marilza Ferreira Celin; Rowena Ferreira Tovar; Tereza Cristina Pasolini; Sandra Carvalho de Berredo; Eliana Abaurre Ferrari; Tarcísio Celso Vieira Vargas

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Passa-se à:

ORDEM DO DIA

O que ocorrer.

Passa-se à fase das Comunicações:

O objetivo é o de apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições da qualidade no atendimento no Transporte Coletivo da Grande Vitória (Transcol).

Solicito o Sr. Secretário que providencie a entrada neste Plenário das pessoas convocadas por esta CPI, os Srs. Rodrigo Cordeiro Freitas, Marilza Ferreira Celin, Rowena Ferreira Tovar, Tereza Cristina Pasolini, Sandra Carvalho de Berredo e Eliana Abaurre Ferrari. (Pausa)

Agradecemos as presenças dos Senhores convocados nesta Casa de Leis.

Registramos a presença, neste Plenário, do Dr. Fábio Velo Correia, representante do Ministério Público, que acompanhará os trabalhos desta Comissão. Agradecemos a sua presença, que enriquece também o trabalho da Comissão.

Esta Presidência deixa bem claro para as pessoas que se encontram presentes, que estamos seguindo apenas um rito, que é de praxe desta CPI, através das informações dadas por aqueles que prestarem os seus depoimentos.

Solicito à Srª. Marilza Ferreira Celin que preste o juramento junto a esta Comissão.

Jura dizer a verdade, somente a verdade, nada mais que a verdade?

A SRª. MARILZA FERREIRA CELIN – Juro.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito que nos informe todos os seus dados pessoais e qualificação profissional.

A SRª. MARILZA FERREIRA CELIN – (Sem revisão da oradora) – Sr. Presidente e demais membros, sou filha do Sr. Luiz de Jesus Ferreira e da Srª. Gilgelina de Oliveira Ferreira, sou casada, o meu RG é 98060 – ES, meu nome completo é Marilza Ferreira Celin, sou Assistente Social, moro na Rua Renato Nascimento Daher Carneiro, nº 399, Ilha do Boi, Vitória, Espírito Santo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Recebemos, na última semana, um documento do ex-Secretário de Estado, Sr. Jorge Hélio Leal. Afirmou, através de documentos comprovados, que a autoria da Lei nº 5720 – um dos motivos que originou a criação desta CPI – não teria sido criada quando o mesmo estava ocupando a pasta. A referida Lei foi publicada no Diário Oficial no dia 17 de agosto 1998, quando a Senhora era Secretária de Estado, juntamente com a Srª. Sandra Carvalho de Berredo.

Concederemos a palavra aos membros desta Comissão, conforme entendimento feito na última reunião, a não ser que seja mudado o propósito de qualquer um outro. Mas, faremos três perguntas e depois iremos retornar ao primeiro que questionará.

Concedo a palavra à Srª. Marilza Ferreira Celin, ex-Secretária de Estado de Justiça e Cidadania, que fará um breve relato sobre o seu posicionamento referente à Lei nº 5720, que deu a permissão por mais quinze anos para que as empresas pudessem operar no Sistema de Transporte Coletivo. E a senhora assina como Secretária de Estado de Justiça e Cidadania, no Governo do Sr. Victor Buaiz.

A SRª. MARILZA FERREIRA CELIN – Sr. Presidente e demais membros, gostaria de informar que a minha participação neste processo, nesta Lei foi única e exclusivamente como Secretária de Estado de Justiça e Cidadania, em recebê-la e formatá-la para que fosse publicada no Diário Oficial. Esse era e é o procedimento que é dado ao Secretário de Estado de Justiça, ao Secretário da pasta. Ao Secretário da pasta compete publicar, fazer cumprir e publicar a lei. Nada mais do que isso.

Quando o projeto de lei é encaminhado pelo Executivo, a mensagem é encaminhada à Assembléia Legislativa. Antes, o Executivo ouve a Procuradoria Geral do Estado. Essa mensagem chega na Assembléia Legislativa, que faz todo o processo normal, todo o procedimento normal de legislação, de legislar sobre os processos, sobre as coisas públicas do Estado. Essa lei deve ter passado por todas as Comissões desta Casa, deve ter sido aprovada em todas as Comissões desta Casa e deve ter retornado ao Executivo com a aprovação desta Casa. Ao ser encaminhada, aprovada pelo Legislativo foi sancionada pelo Sr. Governador do Estado. E foi encaminhada à Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania para que fosse publicada. A minha participação nesta lei foi única e exclusivamente aquela outorgada ao Secretário de Justiça, para que fosse publicada e fizesse cumprir a lei.

Nada mais tenho a declarar.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Bom-dia ao Presidente e aos demais Deputados que compõem a Comissão, Srs. Luiz Carlos Moreira e Marcos Gazzani.

Sra. Marilza, então foi apenas um rito da Secretaria assinar. A Senhora não teve conhecimento...

A SRª MARILZA FERREIRA CELIN - Não tive conhecimento...

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Nem interferência?

A SRª MARILZA FERREIRA CELIN - Nem acesso às discussões.. Não sei informar absolutamente nada. A minha participação foi no sentido do rito institucional, processual da legislação de fazer publicar e cumprir a lei.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Sr. Presidente, nada mais a questionar.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Sr. Presidente, nada a questionar.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Diante das explicações da Srª Marilza Ferreira Celin, ex-Secretária de Estado de Justiça e Cidadania, partiremos para a próxima convocada, a Srª Sandra Carvalho de Berredo, ex-Secretária de Estado de Obras Públicas.

Bom-dia Srª Sandra. Gostaria que fizesse, como é de praxe, o juramento junto a esta Comissão.

Jura dizer a verdade, somente a verdade, nada mais do que a verdade?

A SRª. SANDRA CARVALHO BERREDO - Sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Por favor, diga nome completo, filiação e seus dados profissionais.

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Sandra Carvalho de Berredo; filha de Terezinha de Jesus Cipriano de Carvalho e Gastão Adolfo de Carvalho; casada; CREA 911, 11ª Região; arquiteta urbanista; residente à Avenida Hugo Musso, nº 63, Praia da Costa, Vila Velha.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Srª Sandra, tivemos alguma documentação oferecida pelo ex-Secretário Jorge Hélio, onde o mesmo diz que a elaboração da lei 5720 foi de autoria do Governador Vitor Buaiz, quando a Senhora era Secretária de Estado.

A denúncia que chegou à Assembléia Legislativa e que originou a criação da CPI, é que a Lei 5720 estaria burlando a Lei 8666, que é a Lei das Licitações. A partir daí foi formada essa Comissão que estará investigando e, após o final da mesma será oferecido um relatório pelo Relator, Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, e após isso será apreciado pelos membros podendo inclusive os membros apresentarem relatório em separado.

O nosso objetivo é estar lhe escutando como Secretária, e como ocupava a pasta da Secretaria de Transportes, que detém na verdade a Ceturb como elo que compõe as diretorias da Secretaria, gostaria que fizesse um breve relato, num prazo de dez minutos, para que daí por diante os Srs. Deputados pudessem realizar algumas perguntas.

A denúncia feita à CPI e à Assembléia é de que a Lei 5720 veio para que pudesse burlar a lei das licitações e, automaticamente, dando a permissão, a concessão às empresas no período de quinze anos. Gostaria que a Senhora fizesse um relato, para que a partir daí pudéssemos iniciar os trabalhos de questionamentos à Senhora.

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO - A minha passagem na Secretaria foi de 01 de abril de 1998 ao dia 31 de agosto de 1998.

A tramitação dessa Lei parte de uma proposta que passa pela Procuradoria Geral do Estado, que é encaminhada pelo Sr. Governador a esta Casa de Leis, que é analisada inclusive pela assessoria jurídica deste Poder, não estou dizendo, desta Legislatura, mas existem procuradores, assessores jurídicos; e esta Lei não só fala sobre a permissão, da questão do Transcol, ela também dispõe sobre regime de concessões e permissão de prestação de serviços públicos previstos no art. 10 da Constituição do Estado do Espírito Santo e dá outras providências.

Ela fala da concessão de serviços públicos na questão de distribuição de gás, de vias, transportes coletivos, terminais rodoviários, quer dizer, ela não é estritamente feita, nem elaborada visando burlar outros dispositivos legais. Se ela é inconstitucional ou não, realmente esse parecer deveria estar nos pareceres jurídicos que foram encaminhados junto com a Lei; se não me engano essa Lei vinha acompanhada de uma outra que era a das Agências Reguladoras. Naquela época estava no processo de concessão, de transformação, um período de transformação que estávamos passando e, por isso, acho que essa Lei deve tido este intuito e não o intuito que está sendo colocado aqui; apesar de não ser jurista e ter todo o procedimento legal ter passado pela PGE e pela Assessoria da Assembléia Legislativa.

No meu período, isto não foi elaborado por mim, mas no meu período ela veio, aprovada pela Assembléia Legislativa e foi sancionada pelo Sr. Governador, e como Secretária da pasta assinei, e assinei porque ela deve ter passado por todos os trâmites legais e jurídicos que eram necessários.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Presidente, neste momento, declino da palavra.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo-a ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom dia Srª Sandra Carvalho de Berredo.

Farei apenas única pergunta. A informação que temos é que a Secretaria que V. Srª estava à frente foi uma das formuladora dessa Lei. Essa Lei que permitiu a contratação de empresas de transporte público sem licitação

em desobediência à Lei das Licitações, a Lei n° 8.666/93. Queria saber qual foi o objetivo ao criar essa Lei? No nosso entendimento a Lei cria um monopólio nos contratos de concessão. Por que de não ocorrer no nosso Estado o que acontece na maioria dos outros Estados? Qual a seria a finalidade e com qual objetivo que esta Lei, que inclusive teve um trâmite até rápido, com pareceres positivos?

A SRª SANDRA CARVALHO DE BERREDO – Esta informação não tenho.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A informação de que dispomos é a de que a Srª à frente da Pasta... Na verdade isso nasceu na Secretaria dos Transportes; essa é a informação que temos.

A SRª SANDRA CARVALHO DE BERREDO – Então, gostaria perguntar a V. Exa. qual é o prazo da tramitação que teve essa Lei?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaria de informar que em uma CPI as perguntas são formuladas pelos Parlamentares. Isto está previsto em Lei e gostaríamos que V. Srª seguisse esse rito, por gentileza.

A SRª SANDRA CARVALHO DE BERREDO – Pensei que tivesse sido "convidada" a prestar declarações perante esta CPI.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Não. O intuito da CPI é de convocação e V. Srª está sob juramento, portanto, gostaria que seguisse esse rito.

Continua com a palavra o Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Quero fazer uma única pergunta: qual o objetivo disso ter sido gerado na Secretaria de Transporte em que V. Srª esteve à frente por um período, inclusive V. Srª assinou a Lei, a sua assinatura consta? Qual foi o motivo que levou a Secretaria a dar continuidade a esse processo, a gerar esse processo, a criar essa Lei, ou o Projeto de Lei e, depois, dar continuidade aos trâmites normais?

A SRª. SANDRA CARVALHO BERREDO - Eu não tenho conhecimento de que essa lei tenha sido elaborada... Não foi no meu período e eu não sei se ela foi elaborada pela Secretaria.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Declino, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Srª. Sandra, existe a hierarquia dos poderes constituídos. Uma lei estadual é superior a uma lei municipal; a lei federal é superior a todas essas leis. E essa Lei 8666/93, a Lei

das Licitações, prevê que qualquer tipo de ação como essa teria que haver um processo licitatório, a exemplo de outros estados. A senhora acabou de dizer que não tinha conhecimento da elaboração desta lei, que estava cumprindo o papel de Secretária, mas teve o conhecimento de que a mesma lei estava em andamento, porque ela foi publicada no dia 17 de agosto, coisa de dois dias antes de a senhora sair da Pasta. Então, no período em que entrou na Secretaria essa lei estava sendo formulada, já chegou com ela em fase inicial ou final, não sei.

A pergunta que basicamente todos os Deputados têm a vontade de saber é: se existe uma lei federal, a chamada Lei das Licitações, que prevê que qualquer tipo de concessão tem de ser feita através da Lei das Licitações, como uma lei estadual, como a senhora diz prevista na Constituição Estadual, conseguiu ser maior do que a lei federal, Lei 8666, e automaticamente foi feita a contratação de empresas, ainda dando uma permissão para que as mesmas operem num período de quinze anos.

Eu só queria perguntar a senhora se no teor dessa lei... A senhora tinha consciência de que existia a Lei das Licitações e que a lei estadual não é superior à lei federal.

A SRª. SANDRA CARVALHO BERREDO - Na hora que essa lei foi sancionada e foi promulgada, supõe-se que ela foi analisada juridicamente. Não cabe a mim analisar e verificar se ela está juridicamente. Para isso existe a Procuradoria Geral e a Assessoria Jurídica. Eu acredito inclusive que a própria Ceturb deve ter também análise em relação a este projeto de lei que foi colocado. E o que eu coloquei é que essa lei dispõe sobre a concessão e permissão de prestação de serviços públicos como um todo, não só essa questão. Então, é uma lei geral. Para a aplicação dela inclusive teve um parecer da própria Procuradoria Geral, depois que ela foi sancionada.

Então, a gente pressupõe que a lei, quando vem para ser assinada, já passou pela Procuradoria Geral, passou por todas as Assessorias Jurídicas e pelas Comissões da Assembléia Legislativa. Não sou eu, uma Secretária, que vou questionar se ela é constitucional ou não.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Estou fazendo essa pergunta porque na Pasta em que estava à frente a senhora também era ordenadora de despesa. Sendo ordenadora de despesa, a senhora também responde pelos atos. Automaticamente respondendo pelos atos, não será a Procuradoria que irá responder, porque a origem da lei, ela tem a anuência da senhora como Secretária no momento. Então, é bem claro que a Procuradoria, conforme documentos apresentados, também deu o seu parecer, a própria Ceturb também deu o seu parecer. Mas a senhora não é advogada, como eu também não sou, mas sabemos, principalmente aqui, nesta Casa de Leis, que as leis são elaboradas para serem cumpridas. É natural também que o direito não é uma ciência exata.

Quero perguntar à senhora, como ex-Secretária, hoje uma cidadã, existindo a Lei 8666 e quando a senhora fala que essa permissão e concessão é para o serviço público, estamos tratando exclusivamente sobre as empresas de transportes coletivos, a CPI não pode fugir ao que foi programado para a sua criação a senhora tinha consciência de que a partir do momento em que

estavam elaborando essa lei, que teve o nº. 5720, estariam de uma certa forma burlando a Lei 8666?

A SRA. SANDRA CARVALHO BERREDO – Acredito que não; acho que essa foi uma legislação feita para atualizar a Lei das Concessões que tínhamos para todos os serviços públicos. E quero dizer o seguinte: sei que quando era Secretária eu era ordenadora de despesa, mas qualquer atitude que a gente toma, antes a gente pede parecer para ver se está fazendo tudo de acordo, para que realmente a gente não venha responder lá na frente.

E quero dizer outra coisa: não posso nem falar sobre essa questão da prorrogação porque não tive participação, não fui eu, não foi na minha gestão que houve a prorrogação dessa permissão das concessões.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Mas estava incluída no bojo dessa lei. A partir do momento que se elimina o procedimento das licitações feita conforme a Lei 8666 podem-se dar essas permissões, que foi o que aconteceu. No processo normal de licitação, conforme a lei federal, não seria mais democrático, ou pelo menos teríamos uma condição melhor de participação das empresas, fazer como foi feito no estado de Minas Gerais? No período da senhora como Secretária e pergunto pela consciência principalmente do espírito público existia uma lei que a senhora afirmou que não participou da elaboração dela, mas no período em que estava à frente da Secretaria foi a senhora que assinou. Pergunto se não seria mais democrático pelo menos se fizéssemos um processo licitatório natural, conforme previsto na legislação federal?

A SRª. SANDRA CARVALHO BERREDO – Isso é uma suposição. Não posso falar uma coisa que não fiz.

Aqui estou vendo uma análise que a própria PGE fez em relação à lei. Eles justificam. Porque isto aqui não foi na minha época; eu trouxe porque quando fui convocada queria saber por que estava acontecendo isso, e peguei um parecer da PGE em que ela coloca: " ... a garantia da manutenção da qualidade do atendimento aos usuários nos moldes como vem sendo prestado pelas atuais empresas concessionárias, permissionais ou autorizadas desse serviço..." Eles estão falando da garantia do serviço. Então, foi uma justificativa. Se ela foi boa ou ruim, acho que está na hora de se avaliar. Se ela está sendo prejudicial ao Estado, que ela seja mudada! Agora, se ela é legal ou não é legal, ela passou por todos os trâmites! A única coisa que fiz, acho que fiz achando que estaria fazendo a coisa certa porque passou por todos os trâmites legais! Então foi assinado simplesmente.

É isso que tenho a declarar. Não fui eu que fiz a lei; não fui eu que dei a questão jurídica da questão; o parecer não foi meu; simplesmente a gente passa a achar que está tudo correto. É isso que queria colocar.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - No período em que a senhora esteve à frente da Secretaria, qual a avaliação que faz referente a outra denúncia feita a esta Comissão, de que existe e existia um conluio entre o Setpes e o Sindicato dos Rodoviários? Ou seja, para o final de uma tarifa existem as suas composições: uniforme, pneu, veículo, seguro. Existe denúncia protocolada nesta Comissão de que o Sindicato dos Trabalhadores

estava a serviço do Sindicato Patronal, sem atender as necessidades dos trabalhadores. Na verdade os trabalhadores eram utilizados apenas como massa de manobra, quando havia o interesse dos empresários para que a tarifa fosse aumentada, aumentando assim a sua receita.

Quero saber se a senhora tem alguma informação sobre isso, e na sua opinião como funciona o sistema Transcol. Ele atende bem o usuário, pelo menos no período em que esteve à frente? E outra denúncia que faz parte desse contexto é que os trabalhadores do sistema estariam sendo obrigados a ficar de acordo com o sindicato, uma vez que esse sindicato também era manipulado pelo Sindicato Patronal, o Setpes, a fazer essas manifestações. E que nenhum trabalhador poderia fazer manifestação contrárias às atitudes do sindicato, isso inclusive tinha a anuência da Secretaria de Estado dos Transportes. A Senhora tem alguma coisa a explicar?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não tenho nada a dizer. Não tenho conhecimento desse assunto.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – E referente ao Setpes?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Também não. De maneira nenhuma.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Existiu alguma vez a possibilidade de interferência da Secretaria junto ao Sindicato dos Rodoviários?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Que eu saiba não.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Srª Sandra, obrigado pelo comparecimento a esta nossa CPI. Quero ser bem objetivo. Em algum momento a Senhora foi acionada para que esse projeto fosse assinado? Alguém pediu isso à Senhora?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Ele chegou até suas mãos naturalmente?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO - Como trâmite normal.

O SR. HELDER SALOMÃO – Ninguém, em nenhum momento, fez alguma solicitação por telefone, por escrito?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – De maneira nenhuma.

O SR. HELDER SALOMÃO – E a Senhora só tomou conhecimento depois de elaborado ou a Senhora teve conhecimento durante o processo de elaboração da lei?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não, é uma tramitação normal. Ela não tinha nada de especial, como várias outras leis foram assinadas.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sim, mas quero saber o seguinte: a Senhora tomou conhecimento dessa lei durante o processo ou só na hora da assinatura?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Porque eu antes não estava na Secretaria dos Transportes e Obras Públicas; eu estava na Secretaria de Planejamento.

O SR. HELDER SALOMÃO – Mesmo antes a Senhora tinha conhecimento dessa lei?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – A gente sabia que estava fazendo uma agência reguladora e estavam tratando das concessões. Inclusive a questão da Cesan tinha toda uma tramitação não só dessa concessão de serviços públicos, não só da questão de Transcol. Era toda uma...Naquela época estava se fazendo mudanças nas questões das concessões e estavam se abrindo outras concessões em outras áreas. E, por isso, essa aqui deve ter sido baseada numa lei, inclusive federal. Não sei...porque isso não foi aplicado só no Estado. Acho que a mudança dessa legislação foi trabalhada para outros serviços e não só para essa área de transporte coletivo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Registramos as presenças dos alunos da Escola Monteiro Lobato, que estão visitando a Assembléia Legislativa.

O SR. HELDER SALOMÃO – A gente agradece as presenças dos alunos e dos professores também.
Quero ser objetivo. A única participação da Senhora foi assinatura?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Sim.

O SR. HELDER SALOMÃO – Nenhum outro tipo de participação? A Senhora simplesmente assinou?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO - Sim.

O SR. HELDER SALOMÃO – Outra questão, Srª Sandra, estamos trabalhando nesta CPI para apurar as denúncias de irregularidades e o objetivo é de fato melhorar a qualidade do transporte coletivo na Grande Vitória.
Durante o tempo em que foi Secretária, chegou até a Senhora alguma denúncia de que havia acordo entre trabalhadores e empresários para majoração da tarifa? Em algum momento a Senhora recebeu alguma denúncia, alguma informação?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Esta CPI já recebeu inúmeras denúncias de que havia acordos que passavam por fora dos interesses oficiais, pelo menos assim podemos dizer. A Senhora nunca ouviu nenhuma denúncia, nunca recebeu, nunca conversou com ninguém sobre isso?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não. No meu período não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Ainda uma outra questão: e sobre reclamações de condições de trabalho?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Também não?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Nas empresas?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não. No meu período não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Está bom. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Claudio Thiago.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Uma informação, Srª Sandra: Quem foi o Secretário que antecedeu a Senhora?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Foi o Secretário Fernando Betarello.

O SR. CLAUDIO THIAGO – A Senhora saberia me informar que o início da concepção dessa lei se deu...qual a origem dessa lei? Ela partiu inicialmente de qual órgão, de qual...quem foi o mentor dessa lei dentro do Executivo?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não sei, porque também tínhamos uma outra agência, uma outra secretaria que trabalhava na questão das concessões também. Realmente só pegando lá atrás para fazer uma pesquisa para saber.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Mas não foi no período da Senhora?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A Senhora não foi a mentora? Quando falo a Senhora me refiro à Secretaria.

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Não foi na minha gestão, não.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Srª Sandra, o Secretário Fernando Betarello ocupou a pasta de Secretário de Obras e Transportes desde o início do Governo Vítor Buaiz. Apenas sendo substituído pela Senhora.

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – E depois pelo Dr. Jorge Hélio.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Pelo Jorge Hélio que também ocupou a Secretaria no Governo Vítor Buaiz?

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Não, o Jorge Hélio foi depois da promulgação da lei.

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Depois da promulgação da lei, mas no Governo Vítor Buaiz ainda.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Não, estou falando na questão da lei. Como a Senhora assumiu a Secretaria no período que a lei oficialmente foi criada, anterior à Senhora só teve o Secretário Fernando Betarello.

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Algum membro quer fazer algum questionamento? (Pausa)

A SRª SANDRA CARVALHO BERREDO – Só queria informar que o Transcol, na nossa época, nessas pesquisas recall todas que foram feitas, ele sempre foi colocado como de excelência no serviço. Estava conversando aqui com o Tarcísio Vargas, realmente o Transcol é um serviço muito bem prestado à população, pela pesquisa, inclusive foi feita pela Futura.

O Senhor tinha me perguntado, exatamente essa questão da má prestação de serviço.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Que hoje é o inverso. Hoje é detectado que existe uma má prestação de serviço. Trezentas mil pessoas não podem utilizar o serviço do transporte coletivo, porque não têm condições. Alegam que a tarifa é elevada, superlotação. E é natural, é o crescimento populacional de 98 até agora.

Propomos também, para que pudéssemos acelerar, aos membros desta CPI a convocação, conforme a ex-Secretária Sandra Carvalho de Berredo, o Sr. Fernando Betarello, ex-Secretário de Estado.

Em votação.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A favor.

O SR. HELDER SALOMÃO – A favor.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – A Favor.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Fica convocado o Sr. Fernando Betarello, ex-Secretário de Estado de Obras Públicas.

Agradecemos as informações prestadas pela Srª Sandra Berredo. Informamos à Senhora que temos um rito a ser seguido, através do Regimento Interno e até da própria Constituição Estadual, e não podemos modificá-lo. Sei que às vezes algumas posições querem ser explicadas, mas parte da Mesa, da Presidência e da composição dos membros que façam as perguntas e os depoentes apenas fazem as explicações.

Muito obrigado pela sua participação.

Passaremos ao depoimento do Sr. Tarcísio Vargas.

Sr. Tarcísio Vargas, o Senhor jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Juro.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual o seu nome completo, sua filiação, estado civil, RG, qualificação profissional e endereço completo?

O SR. TARCÍSIO CELSO VIEIRA DE VARGAS – Tarcísio Celso Vieira de Vargas; filiação: José Lopes Vargas e Iracy Vieira de Vargas; casado; RG 205206-Secretaria de Estado da Segurança Pública-Espírito Santo; técnico em eletrotécnica; residente à Rua Elzira Vivácqua 391 – Jardim Camburi.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Bom dia, Sr. Tarcísio Vargas.

O SR. TARCÍSIO CELSO VIEIRA DE VARGAS – Bom dia, Sr. Deputado Marcelo Santos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Senhor ocupou no Governo Vitor Buaiz a Presidência da Ceturb.

O SR. TARCÍSIO CELSO VIEIRA DE VARGAS –Isso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Justamente no período....

O SR. TARCÍSIO CELSO VIEIRA DE VARGAS – Iniciei, se não me engano, no dia 23 de janeiro de 1.995 e saí no dia 12 de novembro de 1.998. Quase que o período completo do Governo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Queria que o Senhor fizesse um breve relato, como os demais depoentes já o fizeram. O intuito da CPI, como o senhor já sabe, é apurar as possíveis irregularidades nos contratos de concessão e permissão, inclusive na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições na qualidade e no atendimento do transporte

coletivo da Grande Vitória.O fato principal, além dos demais, é a questão da Lei 5720 que está sendo questionada na CPI através de denúncias sobre a contratação de empresas e a permissão das mesmas por um período de quinze anos. Portanto, - repito -, gostaria que o Senhor fizesse um breve relato sobre essa lei 5720 no período em que o Senhor esteve à frente da Ceturb; a chegada dela para que pudessem ter sido feitas essas concessões ou permissões, além de um breve relato sobre o sistema de transporte coletivo, sobre essa prestação de serviço no período em que o Senhor esteve à frente da Ceturb.

O SR. TARCÍSIO CELSO VIEIRA DE VARGAS – Se V.Exa. me permitir, gostaria de retroceder um pouco à questão da lei porque acho que nos ajudaria a ter uma noção maior do processo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Pois não.

O SR. TARCÍSIO CELSO VIEIRA DE VARGAS – Queria falar um pouco sobre antes da questão da lei. Posso?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Pode. Fique à vontade.

O SR. TARCÍSIO CELSO VIEIRA DE VARGAS – No dia 23 de julho de 1998 o Setpes protocolou na Secretaria de Transporte um ofício em que ele pedia essa questão da prorrogação. Lerei o parágrafo que fala disso, para ser mais rápido:
“ Recentemente o Governo Federal editou o decreto 2521, de 23 de 1998, pelo qual as empresas de transporte interestadual e internacional tiveram seus contratos prorrogados por mais quinze anos.”
Em função desse “gancho” da Lei Federal ele veio nos pedir que também desse esse direito para eles. Foi no dia 23. No dia 30 a Secretaria encaminhou para a Ceturb e imediatamente, junto com a nossa assessoria, fizemos uma análise e a posição final nossa nessa análise porque a documentação está aqui e depois eu posso, se for necessário, apresentar para a CPI.
Lerei o último parágrafo que diz o seguinte:
“Face ao exposto, entendemos ser impossível atender o pleito do Setpes de prorrogar, sem licitação, as atuais permissões de operação do serviço de transporte coletivo de passageiro na região da Grande Vitória”.
Respondemos à Secretaria já no dia 30 e, junto com esse ofício que formou um processo, anexamos também uma série de licitações que naquele período tinha ocorrido em Belo Horizonte. Naquele momento - quem mexia com transporte coletivo, eu já estava quase há quatro anos – no Brasil a grande discussão que havia era de se fazer o que, estávamos chamando de licitação onerosa, era a licitação onde você dava a concessão do serviço público, mas aquele que assim o ganhasse retribuiria alguns recursos para o Estado. Então naquele momento havia sido feita uma licitação em Belo Horizonte, onde a Prefeitura tinha feito todo um processo de licitação e no total tinha dado um retorno para a Prefeitura – lógico que isso em várias parcelas – em torno de quarenta milhões de reais. Então, entendíamos que o pedido do Setpes era extemporâneo e
e imediatamente respondemos, inclusive anexamos esse documento e mandamos para a Secretária de Transportes. Então, a nossa posição e a da Ceturb era de que não cabia dar essa concessão. Voltamos a frisar que isso aconteceu antes de qualquer questão de Lei que passou pela Assembléia Legislativa.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Gostaria de solicitar ao Sr. Deputado Cláudio Thiago que assuma a Presidência dos trabalhos por um período e dê prosseguimento aos trabalhos desta CPI. (Pausa)

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) - Bom-dia, Sr. Tarcísio. O Senhor ficou quase o período todo do mandato do ex-governador do Estado, Sr. Vitor Buaiz?

O SR. TARCÍSIO VIEIRA VARGAS – Exato.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) - Queria fazer um questionamento e esse mesmo questionamento foi até feito ao Sr. Jorge Hélio. A pergunta é a seguinte: o que levou o Senhor a ser exonerado da Presidência da Ceturb, já que faltava pouco tempo para acabar o mandato do então Governador Vitor Buaiz? Pois sabemos que automaticamente todos os

ocupantes dos cargos e indicações seriam exonerados ao fim do mandato. Essa CPI foi informada que o Senhor foi exonerado por se recusar a assinar a proposta do Governo que estabelecia um prazo de quinze anos para as concessões através de processo licitatório. Tem procedimento essa informação que esta Comissão recebeu? O Senhor teria sido exonerado faltando um período muito pequeno para terminar o mandato do ex-governador e também do Senhor à frente daquela Entidade?

O SR. TARCÍSIO VIEIRA VARGAS – Como disse, Sr. Deputado Cláudio Thiago, assim que chegou esse pedido do Setpes, demos logo a nossa posição e demonstramos qual a nossa posição, minha e dos técnicos da Ceturb em relação a essa questão até porque estava se realizando naquele momento o PDTU, que era um grande Plano Diretor de Transportes Urbanos; e após o término daquele plano a intenção era de se fazer a licitação - em todo o Brasil estava-se fazendo - que era a licitação onerosa. Então, todo esse trâmite da Lei ... Por exemplo: sobre a questão da lei só fiquei sabendo quando foi aprovada na Assembléia, não acompanhei em nenhum momento a questão da Lei.

Sobre a minha exoneração, não teria como afirmar que foi por causa dessa minha posição contrária a essa questão dos quinze anos; eu seria leviano porque ninguém em nenhum momento falou sobre isso. Mas os fatos foram esses e se V.Exa. começar a analisar os fatos, às vezes, os fatos falam mais do que muitas palavras. Dei uma posição contrária, a partir daí surgiu uma lei e essa obviamente retornou para a Ceturb e logo em seguida ...
Um certo dia a Sandra já havia saído, entrou o Jorge Hélio e um certo dia ele me chamou para conversar na sala dele; não falou nada sobre a questão da Lei, mas disse que eu não estaria de acordo com a linha de Governo, o que discordei dele. Tivemos até umas discussões acaloradas e cindo dias depois veio a convocação do Conselho de Administração e fui exonerado. Em momento algum alguém me falou que foi por isso. Mas os fatos estão aí para serem analisados. Fui exonerado no dia 12 de novembro e no dia 08 de dezembro,
pouco mais de trinta dias depois o Conselho de Administração deu parecer favorável aos 15 anos do SETPES.

Os fatos estão aí para serem vistos e analisados.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) - Na verdade, o senhor, através de uma análise técnica, dos funcionários, dos técnicos da Ceturb a tendência poderia ser a de não assinar essa lei.

O SR. TARCÍSIO CELSO VIEIRA DE VARGAS - Como tem uma lei e a lei a gente respeita, teríamos que ter um parecer jurídico, algo para contrapor. Realmente, nesse período, não me lembro, foi uma situação muito conturbada, além disso, tinha a questão da Agência que, também éramos contrários à criação da mesma, estava sendo gestada na Aderes e, as coisas eram feitas, sem discutirem conosco na Ceturb, inclusive, houve um movimento dos funcionários contra a questão da Aderes porque naquele momento se queria instalar uma empresa igual à Ceturb, uma empresa enxuta, que não teria poder nenhum de fiscalização e éramos, também, contrários a essa posição.

Naquele momento, com a aprovação da lei só teríamos como nos posicionar se tivéssemos um parecer jurídico contrário, que não me lembro se isso chegou a acontecer ou não. Sei que logo em seguida veio a minha exoneração e aí não acompanhei mais o processo, não sei dizer como transcorreram as coisas.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – O Sr. ficou um bom período à frente da Ceturb, já tinha um bom conhecimento do sistema de transportes da Grande Vitória, era um bom conhecedor de todas as leis, de jurisprudência, inclusive, em outros Estados e para nós é muito estranho ver que em um curto período o trâmite dessa lei – na verdade ela foi gerada um pouco antes – se deu após a exoneração do senhor.

Esteve nesta Casa depondo o Sr. Walter De Prá e disse que esteve à frente da Presidência da Ceturb por um prazo de vinte dias e quando ele levou para o Secretário dos Transportes uma outra reivindicação a respeito do pagamento, do repasse de valores para o sistema aquaviário ele também foi exonerado. Percebemos que parece que tinha uma linha de ação e quem não estava em sintonia com essa linha de ação, era exonerado em detrimento da sociedade, do povo deste Estado.

Encontra-se tramitando nesta Casa um projeto de lei de autoria do Sr. Deputado Euclério Sampaio, pedindo a revogação desta lei. Ele deixa bem claro em sua justificativa que afronta a Lei n.º 8.666/93, como já tinha dito, bem como aos Artigos 145 e 150 da Constituição Federal que por princípios de lei não se subordina a lei estadual, resultando nesse caso em inconstitucionalidade.

Apesar de alguns fatores, essa lei foi aprovada e alguns fatos são estranhos porque o senhor tinha todo um conhecimento da área em que o senhor esteve à frente e por uma questão de dois meses para término do ex-governador Vítor Buaiz o senhor foi exonerado, coincidentemente, foi nesse período em que a lei assinada com pareceres da Procuradoria, de empresas privadas, um parecer do Conselho Técnico da Ceturb. A meu ver a tendência era de que o Conselho da Ceturb não aprovasse essa lei. Pelo menos é o que o senhor deixa a entender, posso até estar enganado. A tendência dos funcionários, principalmente, os técnicos da Ceturb que têm um conhecimento muito bom daquela entidade, a possibilidade de não assinar essa lei poderia ocorrer.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Presidente, declino.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Havendo S. Exª. declinado, concedo-a ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Tarcísio Vargas, obrigado pela presença nesta CPI, já que o senhor justificou a impossibilidade de prestar esclarecimentos à CPI do Transcol.

Quando o senhor deu um parecer contrário a essa iniciativa, o senhor tinha uma avaliação técnica respaldada naquilo que os técnicos da Ceturb apresentaram? Mas, o senhor acha que essa lei trouxe prejuízo para o Sistema de Transporte Coletivo da Grande Vitória, com esse tempo de implementação?

O SR. TARCÍSIO CELSO VIEIRA DE VARGAS – Eu fiquei três anos, quase quatro anos à frente da Ceturb, então, o pessoal da área de transporte estão sempre conversando em nível nacional, estão sempre em fóruns e a discussão de todos naquele período era a de licitação onerosa; que em alguns casos chegou até a acontecer. Um exemplo que me lembro foi o de Belo Horizonte que a gente tinha uma relação mais estreita e era a nossa intenção fazer isso. De lá para cá eu acompanhei pouco a situação do Transporte Coletivo da Grande Vitória. Seria interessante, talvez, uma averiguação dos indicadores do período.

Tenho, inclusive, uma revista ... de uma outra pergunta que me foi feita e acabei não respondendo é sobre, como foi o transporte em nosso período. Tenho uma revista e se os senhores se interessarem posso deixar para os senhores, ela foi feita já no finalzinho dos últimos dias de meu mandato e é onde fica claro que demos durante àquele período, os menores reajustes tarifários, inclusive em relação comparativa com a capital. Foram os menores reajustes tarifários em relação ao País. As pesquisas que eram feitas na época chegavam a um índice de aprovação bem alto e em alguns momentos chegando até em noventa e dois por cento de aprovação. Tenho um outro documento onde podemos verificar que no ano de1994, havia um total de setenta e três milhões de quilômetros rodados, é um indicador que permite você verificar se está tendo muita ou pouca oferta para os usuários do transporte. Em1994, eram setenta e três milhões; em 1995, já jogamos para oitenta e um milhões, permaneceu oitenta e um milhões em 1996; em 1997, setenta e nove milhões; em 1998 setenta e nove milhões e em 1999 continuou setenta e nove milhões e em 2000 já houve uma queda para setenta e seis milhões. Eu não tenho os dados de hoje, estes aqui, são documentos que consegui e não sei como ficou em 2001 e em 2002.

Mas essa questão da quilometragem com a quantidade de passageiros transportados, ela pode dar um indicador bom, se está tendo oferta ou não de serviços para atender à população. Então, no período em que ficamos à frente da Ceturb, os reajuste tarifários foram os menores do Brasil, os reajustes dos trabalhadores foram os maiores, tanto é que até o “bolo de distribuição”, quando assumimos a Ceturb 48,6% do que era arrecadado era o que ia para os trabalhadores, quando saímos chegou quase a cinqüenta e nove por cento, porque a gente sempre procurava fazer com que os trabalhadores também pudessem ser atendidos. Tinha muita demanda de trabalhadores. Então, de lá para cá não tenho como fazer nenhuma avaliação. Teria de ver os indicadores para verificar se houve alguma mudança ou não em relação a isso. Em relação ao nosso período, temos esses números e estamos bastante tranqüilos em relação ao período em que estivermos à frente da Ceturb. Não do ponto de vista do Sistema, mas também da própria empresa, que quando pegamos estava em dificuldades financeiras. Conseguimos resgatar, com a ajuda dos técnicos competentes que tinha lá, que fez com que a gente fizesse todo esse trabalho, porque tinha um grupo muito grande.

Daí, inclusive a nossa discórdia quando surgiu, a partir da Aderes, da Ceturb perder os poderes dela. Reduzir a uma pequena agência, que aí seria como a Anel, enfim, essas agências que hoje existem, que é um grupo muito pequeno e que não consegue fiscalizar, não consegue acompanhar nada.

Tivemos esse grande embate. E com a ajuda de muitas pessoas, acabamos conseguindo evitar que isso acontecesse. Junto com isso tramitou essa legislação, que não participei em momento algum, porque seria contra. Totalmente contra.

O SR. HELDER SALOMÃO – Na época, vocês chegaram a avaliar se essa lei implantada traria prejuízo na fiscalização do transporte coletivo?

O SR. TARCÍSIO VARGAS - A lei em si, não. Acho que não, porque se a Ceturb mantivesse toda a estrutura que tinha de fiscalização não alteraria nada. Apenas estaria destoando de todo o procedimento nacional, que trabalha com uma linha contrária: de fazer a licitação. Inclusive, em nossa período chegamos a fazer licitação.

Em Cariacica, por exemplo, era um sistema municipal. Na época era o mesmo Prefeito atual, o Sr. Aloísio Santos, que transferiu para nós. Chegamos a fazer uma licitação de dois blocos de cinqüenta veículos. Depois, fizemos uma licitação na questão do sistema de transporte seletivo, que funciona até hoje. Na época, era inclusive para atender à demanda do transporte informal. Houve um crescimento bárbaro.

Então, do nosso ponto-de-vista não tinha sentido você dar esses quinze anos sem a licitação. Defendíamos uma licitação onerosa, como foi feita em Belo Horizonte, para que pudesse o poder público arrecadar alguns recursos, porque o poder público investe muito. Só no período em que estivemos lá o Transcol II investiu cerca de quarenta milhões em recuperação de vias, abrigos.

A avaliação dos técnicos, em nível nacional, é de que ao se fazer uma licitação que o poder público recupere alguma coisa para poder inclusive continuar investindo na infra-estrutura, que é necessária para que um sistema de transporte coletivo possa funcionar bem.

O SR. HELDER SALOMÃO – Observando, como leigo, a trajetória da Ceturb e do Sistema Transcol, constatamos que tem havido alguns problemas na atualidade, que não tínhamos no passado. Óbvio que a demanda é diferente, que as condições são diferentes e que de fato há um aumento considerável no número de passageiros.

Mas observamos que, em virtude de uma tarifa alta, temos hoje uma parcela cada vez maior dos usuários que não utilizam o Sistema Transcol. Buscam outras maneiras de sair de casa para chegar até o destino desejado. A nossa preocupação é exatamente com isso. Quando o Senhor fala que nesse período foi daqueles de menor reajuste de tarifas – estamos ainda analisando esses dados –, observamos que em alguns outros momentos a tarifa teve reajustes muito maiores. E ao nosso ver isso compromete a utilização do transporte coletivo pelo usuário.

Perguntamos: faltavam quantos meses para encerrar o mandato do Governador, quando o Senhor foi exonerado?

O SR. TARCÍSIO VARGAS – 12 de novembro...

O SR. HELDER SALOMÃO – Três meses e...

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Quarenta e oito dias, mais ou menos.

O SR. HELDER SALOMÃO – De novembro?

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Novembro.

O SR. HELDER SALOMÃO – Desculpe-nos. Quarenta e oito dias.
O Senhor recebeu alguma explicação por essa exoneração?

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Não. Nenhuma explicação.

O SR. HELDER SALOMÃO – Ninguém pediu para o Senhor sair?

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Também não. E eu não saia também.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor não sairia? Só por força de exoneração.

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Fiz questão, inclusive, de participar da reunião do Conselho de Administração, porque sabia a intenção. Apesar que uns falavam, mas ninguém é bobo. Fui lá e fiz questão de olhar nos olhos dele. Ele que presidiu, foi o Jorge Hélio quem presidiu.

Obviamente que como o número de votos era desfavorável... Mas se tivesse condições de reverter, reverteria o voto lá.

O SR. HELDER SALOMÃO – Ou seja, não tinha nenhuma intenção de deixar o cargo.

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Não, porque achava isso um absurdo, em nome de tudo aquilo que trabalhamos, que fizemos, que discutimos em nível de Brasil. Fazia uma licitação tranqüila, um investimento grande que foi feito do BNDES, de recuperação de vias, um estudo maravilhoso que foi feito, que é o PDTU, que dá orientações maravilhosas para resolver o problema do transporte coletivo. Chega de última hora e acontece um fato como esse.

Então, fiz questão de ir lá, na reunião do Conselho de Administração. Sentei. O representante, inclusive dos funcionários, teve um voto só, que era o dele e o meu só. A gente se absteve de votar porque estava perdido. Mas se desse para ganhar, a gente votava contra.

O SR. HELDER SALOMÃO – Foram quantos votos contra?

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Não me lembro. Mas até lembro que no Conselho de Administração da Ceturb as pessoas não participam muito, o quorum é muito baixo. E neste dia, obviamente cheguei cedo e o dos funcionários também chegou cedo. Chegou ele. Estava dois a um para nós. Ele ficou nervoso “pra caramba”. Saía, ligava no telefone e tal. Daqui a pouco chegou mais um. Ficou dois a dois, empate. Ele só começou a reunião quando conseguiu mais um, que deu três a dois. Aí ele fez a minha exoneração.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quer dizer, não queremos concluir nada, mas tudo indica que houve, de fato, uma coisa planejada para que acontecesse daquela maneira.

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Falei que há uns três, quatro ou cinco dias antes tinha tido uma reunião com ele meio dura. Em nenhum momento ele me pediu para fazer isso. Ninguém nunca me pediu. Porque já tinha me posicionado num documento por escrito. Mas discutimos por outras questões. Quando logo em seguida veio a convocação do Conselho de Administração, logo imaginei que poderia ser isso. Então, já estava, vamos dizer assim, psicologicamente preparado, até pela fama dele de “truculento”. Foi o que de fato aconteceu nessa reunião.

O SR. HELDER SALOMÃO – Agradeço, Sr. Tarcísio.

Fazemos uma solicitação: se o Senhor tem disponibilidade para fornecer esses documentos?

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Total disponibilidade e à disposição da CPI a qualquer hora, a qualquer momento para fornecer maiores informações que forem necessárias, daquilo que tenho conhecimento.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quero dizer que o depoimento do Senhor, certamente, ajudará muito os trabalhos da CPI. Muito obrigado

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Agradeço e peço desculpas por não ter vindo na semana passada, porque já tinha um compromisso. Mas tinha certeza de que o meu depoimento no início poderia dar uma linha melhor aos caminhos da CPI.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) - Sr. Tarcísio, um dos objetivos desta Comissão é averiguar também a veracidade dos itens que compõem a planilha de custos.

Gostaríamos de fazer uma pergunta: no período em que o Senhor esteve à frente da Presidência da Ceturb... Inclusive, a Ceturb é que elaborava essas planilhas de custo. A nossa pergunta é a seguinte: foi a Ceturb que elaborou as planilhas de custo ou apenas aprovava essa planilha técnica? Se essa elaboração partia da Ceturb e se não havia ingerência da Secretaria de Transportes na composição desses itens, nos valores desses itens percentuais.

O SR. TARCÍSIO VARGAS – No período em que estive à frente da Ceturb nunca ninguém teve nenhuma ingerência. Nem no período do Betarello, nem no período da Sandra, que foi um período curto. No período do Jorge Hélio nem foi possível porque não houve problema de reajuste de tarifa naquele período. Até porque não aceito ingerência no trabalho que executo.

Sempre conversávamos, pedíamos opinião, nunca fiz nada sem consultar meus superiores, porque acho que temos que respeitar. Tudo foi feito pela Ceturb, ela tem um corpo técnico, reputo um dos melhores do Brasil, tanto é que recebe gente do Brasil todo para visitar o trabalho que é feito. São Paulo hoje está implantando um sistema semelhante a esse, tem vindo olhar.

A planilha é feita, é calculada, é fiscalizada com todo o pessoal da Ceturb e volta e meia se faz algumas auditorias para se adequar à nova realidade. Quando entrei na Ceturb fizemos uma auditoria, que deu uma reduzida nos custos e permitiu que pudéssemos não dar os reajustes de acordo com a inflação. Pudesse ter dado os reajustes abaixo da inflação, e os trabalhadores tiveram alguns benefícios naquela época que não existiam, como o tíquete alimentação, plano de saúde – que não existia -. Isso tudo foi no nosso período.

Sobre a questão que propriamente V.Exª diz, a planilha é toda elaborada dentro da Ceturb pelos técnicos. Existem pessoas que fiscalizam, pegam nota fiscal. Compra-se um ônibus, ele pega aquela nota-fiscal, ele checa com o resto do Brasil para ver realmente se é aquilo. Porque às vezes a própria nota pode vir com o valor alterado. É um trabalho de ajuste fino.

No período em que estive lá nunca ninguém intercedeu, nunca ninguém falou nada e fizemos o nosso trabalho com tranqüilidade e com muito orgulho. A saída que foi essa coisa meio estranha, estava com isso engasgado na garganta. Essa CPI me permite que alivie um pouco. Foi uma forma não muito legal, levei um tempo para recuperar.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) - O Sr., como conhecedor do sistema, óbvio que estamos hoje numa nova realidade, o sistema rodoviário, o próprio trânsito, qual a sua avaliação hoje a respeito do serviço prestado pelas empresas? Apenas como observador.

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Esse processo final na Ceturb foi tão traumático para mim que fui embora daqui. Fique três anos em São Paulo e voltei no ano passado. Voltei com outras atividades. Hoje estou à frente da Delegacia Regional do Trabalho e até tenho usado ônibus de vez em quando. Nós de Vitória somos privilegiados, é diferente de Cariacica, Serra, aqui passa tudo e como usuário estou plenamente satisfeito.

O Sistema de Transporte da Grande Vitória, o sistema como um todo, reputo como o melhor que existe no Brasil de Região Metropolitana, pois aqui você tem uma única tarifa. Em São Paulo, só na capital de São Paulo, dependendo da situação tem três, quatro tarifas para chegar a um determinado lugar. Às vezes pode ter uma tarifa barata, mas no dia-a-dia ela se torna cara.

O Sistema, como um todo, tem seus estrangulamentos, investimentos que precisam ser feitos. Para isso que foi feito o PDTU que aponta para esses novos investimentos. Agora, isso pode ser gestado mais ou menos. Você pode reduzir a quilometragem, colocar menos ônibus. Esses dados não tenho.

No nosso período aumentamos bastante a quilometragem, a quantidade de veículos e fazíamos uma pesquisa de seis em seis meses junto à população para sentir como a população estava sendo atendida. Chegamos a ter um índice de aprovação de noventa e dois por cento. Para se ter uma idéia, naquele período o índice de Curitiba era de noventa e um por cento. E o índice de maior aprovação era o de Porto Alegre que era de noventa e sete por cento.

De lá para cá, não tenho como de fato avaliar.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – V. Srª teria alguma sugestão a fazer para melhorar o sistema, alguma observação?

O SR. TARCÍSIO VARGAS – Assim de pronto não. Teria que analisar os resultados do PDTU, inclusive o PDTU foi um investimento muito grande e não terminou no meu período, e ver quais são as intervenções viáveis que ele propôs para melhoria do sistema que hoje necessita de grandes intervenções viárias para que se possa aumentar a velocidade média e poder dar um atendimento melhor à população. Teria que analisar, para em outro momento, se for necessário, não teria nenhum problema em dar sugestão.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Sr. Deputado Helder Salomão, algum questionamento?

O SR. HELDER SALOMÃO – Não, Sr. Presidente, agradeço.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, gostaria de fazer algum questionamento?

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Não, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Queremos agradecer ao Sr. Tarcísio Vargas.

O SR. TARCÍSIO VARGAS – V. Exªs irão querer cópia do material?

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Sim, por favor. Obrigado.

Passaremos a ouvir a Srª Eliana Abaurre Ferrari, ex-presidente do Conselho Administrativo da Ceturb-GV.

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Bom dia.

Não sou ex-presidente, atuei como suplente, Presidente era o Sr. Secretário Jorge Hélio Leal.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Solicito à depoente que faça o juramento perante esta Comissão.

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Juro dizer a verdade e somente a verdade.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Solicito que faça sua identificação pessoal e qualificação.

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Meu nome é Eliana Abaurre Ferrai, filha de Álvaro Abaurre e Carmém de Aguiar Abaurre, Casada, RG n° 180.117, Economista, Residente à Rua Sagrado Coração de Maria, 161, apartamento 501, Praia do Canto, Vitória, Espírito Santo.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Quero cientificá-la que o objetivo desta Comissão Especial de Inquérito é de apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão, e, ou permissão, inclusive na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições da qualidade no atendimento no transporte coletivo da Grande Vitória.

Qual é o período em que esteve à frente do Conselho e qual a função de V. Srª?

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Estive apenas nessa reunião, na seguinte o outro, no caso já foi exonerado pelo Secretário; era apenas suplente e fui informada no dia da reunião que haveria necessidade de substituí-lo, pois ele não poderia comparecer.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Qual era o vínculo, V. Srª era funcionária?

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Era Subsecretária, entrei na Secretaria de Transportes junto com a Srª Secretária Sandra Carvalho de Berredo, e quando saiu, nós que éramos duas subsecretárias, pedimos também exoneração, mas o Secretário solicitou que permanecêssemos para não quebrar a rotina e continuamos até o final.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Está em nosso poder cópia da Resolução do Conselho de Administração n° 26/98.

Pelo que V. Srª nos informou, foi a única reunião que presidiu. Vou ler apenas o final, parte dessa Resolução que foi aprovada pelo Conselho de Administração no dia 08 de dezembro de 1998.

> *"O Conselho resolve: Autorizar a Ceturb-GV a promover a prorrogação das permissões na forma do Parecer da Procuradoria Geral do Estado, com quatro votos favoráveis e uma abstenção, esta por parte do membro efetivo representante dos empregados que manifestou-se contra a Lei n° 5.720/98, e consequentemente a prorrogação das permissões por considerá-la inconstitucional e que o Estado poderia obter ganhos caso houvesse concorrência, a exemplo do que ocorreu em Belo Horizonte.*
>
> *Vitória, 08 de dezembro de 1998"*

Neste documento, inclusive, tem a assinatura de V. Srª que presidiu essa sessão. E após o depoimento do ex-presidente Tarcísio, ele de certa forma questionou o parecer, até a decisão do Conselho e disse mais: que não faria, iria fazer como era feito nos outros estados na época.

A Senhora teve alguma razão para ter assinado e defendido essa tese? A formação da Senhora, até porque V.S.ª presidiu.

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Presidi. Mas a resolução é feita a posteriori, onde você assina. Esses termos que estão na resolução que consta de ata, inclusive pelo que ele mesmo coloca, havia essa resistência por parte dos funcionários até pelo receio de que a própria CETURB poderia se extinguir na época com a criação da agência.

Ela foi redigida de uma forma mais contundente. Na minha presença na reunião, apenas conduzi a reunião e com o parecer da procuradoria onde o diretor-presidente foi quem relatou o processo, foi o último processo de pauta. Pauta essa que eu nem tinha tido conhecimento posterior, fui para a reunião

praticamente em cima da hora e esta resolução posteriormente veio para eu assinar.

Já tinha presidido, já havia de certa forma a manifestação dessa pessoa que não era favorável, que era o membro representante dos funcionários da CETURB, e eu não poderia deixar de assinar o que já tinha sido aprovado em ata que tinha sido realizada.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Mas havia alguns questionamentos.

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Não, na época não se levantou nada, simplesmente foi feito uma defesa do que teria sido apresentado, o processo era em cima de uma consulta que foi feita pela própria CETURB, à procuradoria, a cerca da documentação necessária para atender a lei estadual nº 5.720, que consta todo o parecer da procuradoria que foi lido e colocado na própria ata.

Os Conselheiros naquela oportunidade, votaram em cima da lei, do cumprimento da lei. O que a CETURB deveria fazer para cumprir a lei.

O SR. PRESIDENTE –(CLAUDIO THIAGO) – Mas alguns questionamentos ocorreram inclusive no dia desta ...

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Só teve a manifestação desta pessoa, do funcionário da CETURB.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Queria reafirmar, conforme falou nosso Presidente da Comissão Sr. Deputado Marcelo Santos, que a nossa função é colhermos informações dentro do respeito do Regimento Interno e após fazermos uma avaliação fazermos um relatório e enviarmos, caso haja a necessidade para os órgãos competentes. Inclusive o Ministério Público, hoje nos dá o prazer de acompanhar esta reunião através do Dr. Fábio Vello Correa.

Farei uma outra pergunta: a Senhora afirmou que era subsecretária?

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Subsecretária.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – A Senhora tem conhecimento de qual o momento em que nasceu a idéia de transformar isso em lei ou onde nasceu essa idéia?

A SRª ELIANA ABAURRE FERRARI – Não Senhor, minha área era mais ligada aos procedimentos administrativos internos da secretaria. Desconheço.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Porque conforme depoimentos anteriores, a Srª Marilza Ferreira Celin, informou que como Secretária de Justiça, pelo rito normal ela assinou. A Srª Sandra Carvalho Berredo, naquele momento ex-Secretária de Transportes, apenas assinou. A Senhora como presidiu, inclusive, o Conselho que legitimou, também não tinha conhecimento ?

A SRª. ELIANA ABAURRE FERRARI – Não tinha.

O SR. PRESIDENTE - (CLAUDIO THIAGO) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão para os seus questionamentos.

O SR. HELDER SALOMÃO - Agradeço a presença da senhora nesta CPI. Acredito que as perguntas feitas pelo Sr. Deputado Claudio Thiago, já foram praticamente suficientes, mas só para enfatizar isso. A senhora não conversou com ninguém sobre esse assunto?

A SR.ª ELIANA ABAURRE FERRARI - Não, ninguém.

O SR. HELDER SALOMÃO - Só foi comunicado que deveria comparecer a reunião.

A SRª. ELIANA ABAURRE FERRARI - Comparecer a reunião, não poderia no caso, o Secretário participar.

O SR. HELDER SALOMÃO - Mas sobre como a senhora deveria se posicionar na reunião?

A SRª. ELIANA ABAURRE FERRARI - Não houve nenhum tipo de colocação neste sentido. Foi somente participação.

O SR. HELDER SALOMÃO - Srª. Eliana, agradeço. Acho que as perguntas do Sr. Deputado Claudio Thiago já são suficientes para a gente ter clareza do processo. Muito obrigado.

A SRª. ELIANA ABAURRE FERRARI – Eu tenho também aqui o parecer da Procuradoria que foi o que fundamentou a decisão do Conselho. Eu não sei se V.Ex.as. já tem.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) - Eu gostaria que a Secretária pegasse esse parecer. Agradecemos a Srª. Eliana Ferrari pelo seu depoimento.

Vamos ouvir o depoimento da Srª. Teresa Cristina Pasolini.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Jura dizer a verdade, somente a verdade?

A SRª. TERESA CRISTINA PASOLINI - Sim.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) - Queira Informar, por favor, a sua filiação e os seus dados pessoais.

A SRª. TERESA CRISTINA PASOLINI – Meu nome é Teresa Cristina Pasolini, Pai, Álvaro Ricardo Pasolini, mãe Marilsa da Silva Pasolini, solteira, Carteira de Identidade nº. 910.909-ES, sou advogada, resido na Rua Ademar Luiz Nepoumoceno, 470, apartamento 402, Jardim Camburi.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Srª. Teresa Cristina Pasolini, o objetivo desta Comissão Parlamentar de Inquérito é apurar possíveis irregularidades dos contratos de concessão e ou permissão, inclusive, na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições da qualidade do atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória, Transcol. Iniciaremos fazendo um questionamento. Qual foi a participação da senhora no trâmite da Lei 5.720?

A SRª. TERESA CRISTINA PASOLINI - Eu gostaria, como as demais pessoas tiveram, uns minutinhos para expor alguns esclarecimentos. Gostaria de esclarecer e já respondendo a pergunta de V.Exa.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) - Por favor, fique à vontade.

A SRª. TERESA CRISTINA PASOLINI - É só para esclarecer uma informação equivocada porque, certamente, não é advogada, e sim arquiteta. A Srª. Sandra Berredo falou que a Ceturb, através da sua assessoria também teria analisado, ou poderia analisar os projetos de lei, que fossem afetos a Ceturb e tal. Só esclarecendo que isso, pelo menos, o nosso escritório nunca fez. Ele nunca analisou projeto de lei não. Isso é coisa que cabe a PGE, aos assessores jurídicos, certamente, desta Assembléia, etc. Não a Assessoria Jurídica da Ceturb. Esse é o primeiro esclarecimento.

O segundo, que o escritório no qual e já integrei, nunca deu parecer favorável acerca da constitucionalidade da Lei Estadual 5.720 de 1998. Como V.Exa. mesmo leu para a pessoa que foi ouvida antes de mim. Na Ata do Conselho de Administração da Ceturb estava claramente mencionado que se fazia com base no parecer da Procuradoria Geral do Estado. É bem pequenininho o parecer que consta da nossa lavra entregue aos Senhores pelo Dr. Jorge Hélio Leal, que data de maio de 99, sendo que o parecer da PGE que foi pela constitucionalidade da lei data de 24 de novembro de 1998. A Ata do Conselho da Administração foi logo a seguir, em dezembro de 98, e o nosso parecer é de maio de 99. Não tecemos nenhum comentário sobre a constitucionalidade da lei. Foi bem prudente frisar no começo que se tratava de uma consulta telefônica do então presidente da Ceturb, V.Exª tem a cópia desse parecer, que perguntava exatamente qual o conceito da expressão “atuais concessões, permissões e autorizações para exploração dos serviços de transportes coletivo” de que tratava a lei estadual. Isso por quê? Porque a Ceturb, as concessões, as permissões, as autorizações e etc. para as linhas de ônibus muitas vezes, até em nome da continuidade do serviço público, aconteceu de alguma empresa quebrar ou qualquer coisa parecida e outra empresa ter que assumir, ainda que momentaneamente, aquela empresa que quebrou. Não há nada de extraordinário nisso na medida em que a própria lei de licitações, a Lei Federal nº 8.666/93, permite que desde que haja autorização do poder concedente é possível que um determinado contrato precedido da licitação seja passado a diante, seja o subcontratado.

Pela razão que expliquei, isso às vezes acontecia na Ceturb. Então, o Presidente à época quis saber se a lei queria, quando falava em atuais concessões, alcançar essas empresas também, ou seja, que a concessão não era originária mas derivada de um contrato já existente.

O SR. CLAUDIO THIAGO – À época a Senhora trabalhava em qual empresa?

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Barreto Borges Murai Tovar Advogados Associados.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Efetivamente qual foi o serviço prestado à Ceturb?

A SRª. TERESA CRISTINA PASOLINI – Repito, essa consulta não foi dirigia a nós sobre a constitucionalidade ou não da lei.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Há informações nesta Comissão de que houve um parecer independente e estamos, inclusive, verificando se houve custo, se foi pago esse parecer pela Ceturb? Houve uma denúncia de que teria ocorrido o pagamento de valores fora da realidade para que houvesse um parecer favorável.

O nosso papel é apenas investigativo neste ponto.

A SRª. TERESA CRISTINA PASOLINI – Quero esclarecer que o escritório recebia remuneração da Ceturb porque era contratado da mesma, por licitação, e pelos serviços jurídicos de Assessoria Administrativa e judicial recebia uma contra prestação mensal completamente clara, declarada e contabilizada.

Nesse caso específico, tudo que tem nesse processo, pelo menos, a não ser que não tenha sido passado para mim outros documentos, mas, quando estive aqui para assinar o termo de intimação, até protocolei um documento onde solicitava cópia do documento onde eu estava sendo citada enquanto integrante do escritório.

Se é que me foi passado tudo, o que existe, que nós efetivamente fizemos, foi como falei, um parecer datado de maio de 99, depois que a PGE já disse que era constitucional, depois que a Ceturb já tinha feito essa ata do Conselho de Administração, enfim, seis meses depois, onde o então presidente fez uma consulta por telefone, como está aqui escrito, perguntando se aquela expressão “atuais concessões contida na lei” abrangia os contratos originários e os derivados, conforme expliquei para V. Exªs.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Na verdade, existia um contrato permanente...

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – De assessoria?

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – De assessoria permanente.

A SRª TEREZA CRISTINA PASOLINI – Sim. Claro. Com certeza.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Com vínculo, com contrato normal.

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – E a Senhora não sabe me informar se houve algum outro trabalho...

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Do escritório, eu posso afirmar com absoluta certeza que não. Jamais houve qualquer tipo de pagamento combinado, extra, o que era do contrato para emitir qualquer parecer favorável. Realmente eu desafio a que nos seja mostrado qualquer ato nosso dizendo que a lei tal era constitucional por causa disso, disso, disso. O que há nesse sentido é um parecer da PGE, Procuradoria Geral do Estado.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Quero apenas lhe informar que a CPI recebe algumas informações e é o nosso papel checar, às vezes confrontando depoimentos e colhendo provas. Importantíssimo, por exemplo, o depoimento do Sr. Tarcísio.

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Esse é o nosso papel, colher provas através das averiguações, chegar a fatos concretos. Nem todas as denúncias têm uma veracidade total. Às vezes não têm nem veracidade.

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Certo. Sei que V.Exa. não podem nos responder nada, mas como tenho que falar sobre um documento onde meu nome aparece subscritando esse documento, gostaria até de saber se há algum outro documento a não ser esse que estou falando para os Senhores, datado de 10 de maio de 99. Eu acho, pelo que me foi passado em termos de cópia, do que pedi, creio eu que é só isso que exista.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Queria saber da Secretaria da Comissão se temos a cópia desse documento. Temos. Porque hoje estou substituindo o Presidente.

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Segundo o que eu soube, foi justamente a documentação passada pelo Dr. Jorge Hélio Leal para esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Exatamente.

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Exatamente. E vocês poderão constatar que a manifestação pela constitucionalidade da lei veio da PGE e não do nosso escritório.

O SR. PRESIDENTE – (CLAUDIO THIAGO) – Obrigado.
Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quero agradecer a Srª Teresa Cristina pelo comparecimento a esta CPI e dizer que todos os esclarecimentos são importantes para que a gente possa concluir sobre as possíveis irregularidades

que foram denunciadas aos membros desta CPI, que inclusive originaram a efetivação e a concretização da nossa CPI.

Vou fazer uma pergunta genérica e talvez de certa forma a Senhora já tenha respondido ao Sr. Deputado Claudio Thiago. Em algum momento, algum membro do Governo procurou a Senhora para conversar?

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Em que sentido?

O SR. HELDER SALOMÃO – Para conversar sobre o parecer dessa lei?

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Não. Até porque, como falei, o parecer que existe nos autos, pelo menos que me foi passado por cópia, a nossa consulta, o que foi perguntado ao escritório foi uma situação extremamente específica. Em nenhum momento há aqui a nossa posição relativamente à constitucionalidade ou não dessa lei.

O SR. HELDER SALOMÃO – Não houve manifestação do escritório sobre isso?

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Em outra oportunidade sim.

O SR. HELDER SALOMÃO – Em que oportunidade?

A SRª TERESA CRISTINA PASOLINI – Eu não saberia dizer se junto com essa documentação que antecedeu a publicação da Lei nº 5.720, entregue agora pelo Dr. Tarcísio, se houve algum respaldo até em termos da assessoria jurídica, que era nossa à época, até contra o pedido para prorrogação dessas concessões. Eu não saberia dizer, a documentação, enfim, quem entregou foi ele, né?

Agora, num outro momento, em março de 1999, ou seja, depois também que a PGE tinha falado que era constitucional, depois que a comissão da Ceturb prorrogou e etc., veio aí sim para o escritório um outro processo onde uma empresa que tinha apenas um microônibus circulando, nessa questão de transporte seletivo instituído pela Ceturb, uma empresa pequena que tinha apenas um ônibus circulando queria os benefícios da Lei 5.720.

Anotamos, no relatório que fizemos no processo: “Por decisão da diretoria colegiada da Ceturb, vieram aos autos a esse escritório de advocacia, a fim de que fossem analisada a juridicidade do pedido.” Nesse momento, o escritório, então, foi questionado sobre essa lei, se era correta ou não a prorrogação pelo prazo de quinze anos. Quando fomos questionados como escritório consultivo da Ceturb, então nos posicionamos no sentido da inconstitucionalidade da lei.

Tenho a cópia desse parecer, porque revendo nos meus arquivos de computador, localizei esse processo. Tinha certeza de que nós do escritório nunca dissemos pela constitucionalidade dessa lei. E fui procurar se tinha algum documento redigido por nós que tocasse nesse assunto. Então, achei esse parecer, inclusive ele menciona no seu topo o número do processo na Ceturb. Então, nem assinei, porque não é um parecer original. Foi a cópia que tirei do meu computador, por arquivos, e posso passar às mãos de V. Exªs e como ele menciona o número do processo, certamente se V. Exª citarem na

Ceturb terão a cópia de todo esse processo e não só do nosso parecer que está dentro desse processo onde fomos chamados, aí sim, para analisarmos a constitucionalidade ou não dessa lei.

Só quero esclarecer que nessa análise aqui enfatizamos o seguinte: que esse serviço prestado pela empresa requerente era extremamente novo na Ceturb. Como todo serviço novo ninguém saberia dizer ao certo a extensão dele, se seria um serviço que permaneceria para sempre para a população da Região Metropolitana ou não. Era uma empresa que rodava com apenas um microônibus, numa situação tão frágil, como aceitar prorrogar esse tipo de concessão por mais quinze anos?

Nesse ponto eu saliento que o parecer da PGE, que me foi passado também por cópia, através dos Secretários desta CPI, um dos argumentos que analisa pela constitucionalidade da lei era justamente a manutenção do serviço e o retorno para as empresas do investimento feito. Acredito que quem emitiu o parecer à época tinha certamente em mente as empresas do Transcol mesmo, que são empresas muito maiores, com investimento e com uma frota muito maior do que um microônibus como era esse caso aqui.

O SR. HELDER SALOMÃO – Muito obrigado Srª Teresa Cristina Pasolini, pelos esclarecimentos prestados a esta CPI.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Existia um pagamento mensal de valores a essa empresa?

A SRª TEREZA CRISTINA PASOLINI – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (CLÁUDIO THIAGO) – Mas, em momento algum foi requerido a essa assessoria um parecer a respeito da constitucionalidade. A Senhora não acha que esse também não seria um trabalho da orientação da empresa, até por que existia época, até dúvidas a respeito desse assunto? O próprio presidente, ex-presidente Tarcísio, disse que o corpo técnico da Ceturb era contrário, inclusive, na resolução do Conselho de Administração, um dos membros declara, por considerá-la inconstitucional, que o Estado poderia obter ganhos caso houvesse concorrência, a exemplo do que ocorreu em Belo Horizonte. Esse não seria um papel de assessoria desse escritório que percebia valores mensais para auxiliar aquela entidade?

A SRª TEREZA CRISTINA PASOLINI – Certamente, Sr. Deputado. Mas, também a Procuradoria Geral do Estado como instância máxima consultiva do Estado do Espírito Santo a respeito de questões jurídicas, também não estava descartado desse processo. Digo isso até porque sou Procuradora efetiva de carreira da Prefeitura de Vitória. Lá também temos administração descentralizada, como o Instituto de Previdência própria, que é uma autarquia e etc. E quando há alguma indagação que, por exemplo, o presidente do instituto entenda ser muito relevante para o município como um todo, ou seja, uma situação que não afetaria apenas o instituto, embora tenha assessor jurídico, volta e meia a procuradoria jurídica é instada a se manifestar sobre alguma consulta feita por ele. Então, quer dizer, seria papel da assessoria jurídica feita pelo escritório? Sim. Mas, também não penso que era absurdo a consulta à PGE.

Dia 19/11/03 Vigésima Reunião Ordinária

Depoente – Antônio Fernando Betarello

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Aprovada a transposição e a prorrogação desta CPI.

Convidamos a tomar assento o Sr. Fernando Augusto Betarello, para que possamos iniciar os trabalhos. (Pausa)

Sr. Fernando Augusto Betarello, bom-dia.

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Bom-dia.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Poderia nos fornecer o nome completo, filiação, estado civil, carteira de identidade, qualificação profissional e endereço completo?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Fernando Augusto Barros Betarello, filho de Ítalo Betarello e Otávia Barros Betarello, solteiro, RG 3537852 – São Paulo, arquiteto e funcionário público do Instituto Jones Santos Neves, residente à Alameda São Nicolau, nº 128, Manguinhos, Serra.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Fernando Betarello, o objetivo desta CPI é apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e/ou permissão, inclusive na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições da qualidade no atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória.

Deixamos bem claro, principalmente para aqueles que têm a oportunidade de estar nos assistindo, que esta CPI tem o intuito de apurar as possíveis irregularidades apresentadas à Assembléia Legislativa. Os membros desta CPI têm como objetivo meramente apurar e trazer à luz da lei as informações prestadas nesta Comissão, através de um relatório final, que estaremos apresentando com as informações prestadas durante os trabalhos realizados.

Estamos trabalhando como magistrado, sem sentimento e sem opinião, na verdade escutando para que possamos ao final do trabalho, como já dissemos, apresentarmos o relatório final.

Um dos motivos da convocação do Senhor a esta CPI é em função da Lei 5.720/98, intitulado por todos como “lei das concessões”, a lei que prorroga por quinze anos a permissão para operar no sistema Transcol diversas empresas, além da má prestação de serviço denunciada a esta Casa, que originou também a criação desta CPI.

Gostaríamos, em uma análise bem rápida, uma interpretação da Lei 5.720/98, porque até hoje ela está em vigor, e que falasse sobre o

atendimento, a prestação de serviço do sistema Transcol no período em que era Secretário de Estado.

Concedo a palavra ao Sr. Fernando Betarello, para que faça um breve relato do período em que esteve à frente da Secretaria.

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Passei à frente da Secretaria de Transporte e Obras de janeiro de 1995 a março de 1998. Nesse período respondi pela Secretaria. No dia 2 de abril de 1998 fui nomeado para a Presidência do Bandes e lá fiquei até o final de janeiro de 1999.

Neste período à frente da Secretaria de Transportes a gente não tinha até março de 1998 nenhum processo administrativo aberto para regularizar as concessões e permissões do transporte na Região Metropolitana.

A origem desse processo é a Lei Federal 8987, de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão dos serviços públicos. Ela regulamenta o artigo 175 da Constituição Federal, que diz que nenhum serviço público pode ser feito sem licitação. Nessa lei 8987 estão todos os critérios para se fazer o processo de licitação das concessões ou permissões.

O SR. HELDER SALOMÃO - Qual a lei?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO - Lei 8987, lei federal, de 1995.

O SR. HELDER SALOMÃO - Regulamenta o artigo?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO - Regulamenta o artigo 175 da Constituição Federal, que diz que nenhuma concessão de serviço público pode ser feita sem licitação.

No artigo 42 desta lei estão estabelecidos alguns critérios para se regularizar as concessões e permissões feitas anteriormente à lei, antes de 1995, que é o caso do sistema Transcol da Grande Vitória. As permissões foram feitas no final da década de 80, 1988, anterior a essa lei federal de 1995.

O artigo 42, o caput deste artigo, diz:

“As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, ...”

Então, foi feita a outorga antes? Tinha prazo? Continuam válidos os prazos anteriores, o caput.

O que vem mais ao caso na nossa situação é o § 2º desse artigo 42, da lei 8987, onde fixa quais as concessões que deveriam sofrer licitações a fim de serem regularizadas. As concessões em caráter precário, as concessões com prazo vencido e as concessões por prazo indeterminado. Então, nessas três situações deveria haver licitação e para isso ela fixava duas condicionantes nesse § 2º. Primeiro, que elas não poderiam ser feitas antes que a lei completasse dois anos. Então, a lei é de 1995. Até a lei completar dois anos não poderia ser feito nada. Até 1997 não deveria ser feito nada. A segunda condicionante é que deveria preceder à licitação a realização de levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações. Então, até março de 1998 a gente não tinha, como falei, instalado nenhum processo administrativo

na Secretaria a fim de fazer a regularização dessas concessões na Grande Vitória por essa situação.

A gente na época implementava o projeto Transcol 2, que além de obras físicas, pavimentação de vias, construção de terminais e ampliação de terminais, havia ali dentro estudos para embasar o plano diretor de transporte urbano. Esses estudos ainda não estavam completos. Estávamos desenvolvendo uma pesquisa origem/destino na época, importante para saber como a população se movimenta na região, e estávamos fazendo também um estudo de reestruturação do sistema de transporte coletivo da Grande Vitória.

Tanto a reestruturação como a pesquisa origem/destino é que iriam fornecer esses elementos indispensáveis para se licitar a regularização. Você saber quais são as linhas que vão ser licitadas, qual a quantidade de ônibus por linha. Isso quem ia dar eram esses estudos que até março de 1998 a gente ainda não tinha concluído.

O § 2º da lei federal não fixava o prazo em que você tinha de fazer a licitação, apenas dizia que não podia fazer antes da lei completar dois anos. Mas não dizia até quando era o prazo limite. A gente tinha esse impedimento técnico de fazer essa licitação. A gente também tinha o impedimento legal .

O artigo 1º da Lei 8987 diz que se os Estados, municípios, Distrito Federal quisessem fazer concessão ou permissão tinham de adaptar suas legislações ao que prescrevia essa lei federal. No mesmo sentido a Lei 9074, de 1995, outra lei federal, também dizia que era necessário ter uma lei específica no Estado sobre concessões para poder fazer licitações de concessões e permissão. E na época, até março, a gente não tinha essa lei. Essa lei que veio surgir em agosto de 1998, que é justamente essa Lei 5720, que dispõe sobre o regime de concessões.

Até eu sair da Secretaria a gente não tinha essas duas condicionantes para abrir um processo de licitação para regulamentar as concessões e permissões no Sistema de Transporte da Região Metropolitana. Esta Lei nº. 5720, surge porque na época, em 98 estava em processo de estudo da concessão do Sistema Rodovia do Sol e quando o primeiro edital dessa concessão foi enviado para análise no Tribunal de Contas, houve uma observação do Tribunal de que haveria necessidade do Estado, como dispunha o artigo 2º. da Lei 9074, dispusesse de uma lei específica sobre concessão e permissão do serviço público. Em função dessa exigência do Tribunal de Contas, que as instâncias jurídicas do Governo prepararam o Projeto de Lei que a exceção do artigo 52, da Lei nº. 5720, ele foi enviado para cá para a apreciação da Assembléia Legislativa em junho de 1998. E o Projeto de Lei nº. 5720, os Senhores já devem ter tido oportunidade de observar, ele é idêntico à Lei 8987, Federal, é idêntico. É o mesmo formato da lei e os artigos, porque ela exigia no artigo 1º., que as leis estaduais tinham que ser idênticas ao que prescrevia a Lei Federal. Então, ela vem para cá, ela é idêntica. Essa condição de fazer legal, de se fazer a regularização das concessões, ela foi dada apenas em agosto. E aqui dentro- pelo que observamos- da Assembléia Legislativa, foi emendado o artigo nº.52, mas ela vem para cá, é idêntica a Lei Federal.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Esse Artigo 52, também é idêntico à Lei Federal?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Não, na Lei Federal não há esse Artigo. Então, Sr. Deputado, quando eu saí e até quando eu fiquei na secretaria em março, não tinha instalado ainda nenhum processo administrativo para regularizar os contratos de permissão e concessão do sistema de Transporte como esse parágrafo 2º. , do artigo 42, da Lei nº. 8987, dispunha por essas duas condicionantes: uma técnica e a outra legal.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Bom-dia Sr. Fernando Augusto Betarello, agradecemos a sua presença nesta CPI e dizer que os primeiros esclarecimentos já são importantes para os trabalhos que essa Comissão vem realizando.

O Senhor ficou até março de 1998 ?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Final de março. Eu assumi o BANDES em 02 de abril de 98.

O SR. HELDER SALOMÃO – A sessão ordinária que votou esta lei, ocorreu no dia 17 de agosto de 1998, e publicado no Diário do Poder Legislativo em 19 de agosto e o Projeto de Lei votado foi o de nº. 128/98, que acabou se transformando na Lei nº. 5720/98. Quando é que o Senhor teve conhecimento dessa lei? O Senhor disse que até então não havia essa discussão, porque a legislação não permitia, ou seja, a Lei nº. 8987/95 previa que somente depois de dois anos é que os Estados e Municípios poderiam ...

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Somente a partir de fevereiro de 19 97, é que os Estados , Municípios e o Distrito Federal poderiam fazer as licitações para regularizar concessões feitas antes da lei.

O SR. HELDER SALOMÃO - Exatamente. Que era o caso do Espírito Santo.

Quando o Senhor tomou conhecimento dessa lei? O Senhor não chegou a discutir isso enquanto estava na Secretaria?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO - Na Secretaria, não.

O SR. HELDER SALOMÃO - E no Bandes, o Senhor chegou a ter conhecimento; foi chamado para conversar sobre esse processo?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Não.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor tomou conhecimento em que momento: depois ou durante o processo de votação?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO - No Governo do Estado tinha um conselho técnico de reforma do Estado, uma das atribuições desse Conselho era a parte de concessões e permissões. Então, esse Conselho que orientava todo o processo de concessão do sistema Rodovia do Sol.

Eu, enquanto Presidente do Bandes tinha assento ao conselho, que era composto por seis Secretários de Estado, o Procurador Geral do Estado e o Presidente do Bandes.

Então, quando o Tribunal de Contas, analisando o primeiro edital da concessão da Rodovia do Sol, observou da necessidade de o Estado ter uma legislação específica, e depois isso foi elaborado, idêntica a essa lei federal. Foi esse o primeiro contato que tive com esse projeto de lei; quando ele foi enviado para a Assembléia Legislativa, a Mensagem n.º 175, do Governo do Estado.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Conselho chegou a discutir essa mensagem de autoria do Governo?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Não. Havia necessidade, como o Tribunal de Contas recomendou, de fazer um Projeto de Lei específico para concessões, conforme determina a Lei Federal n.º 90 74. Essa Lei foi feita nas estâncias jurídicas do Governo, porque ela não tem novidade. É uma lei semelhante à lei federal. Ela foi feita e enviada para a Assembléia Legislativa para a apreciação dos Deputados.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Senhor tem conhecimento do parecer emitido pela Procuradoria Geral do Estado, assinada pelo Sr. Rodrigo Cardoso Freitas, Assessor Jurídico do Procurador Geral sobre a lei já votada. Esse pedido foi feita pela Ceturb?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO - Não. Nessa época eu já estava no Bandes.

O SR. HELDER SALOMÃO - Na verdade, esse parecer foi assinado pelo Sr. Rodrigo Cardoso Freitas, Assessor Jurídico do Procurador Geral, no dia 24 de novembro de 1998. O Senhor não chegou a ter conhecimento?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO - Não, Deputado.

O SR. HELDER SALOMÃO - E sobre o despacho do Sr. Jocelan Alves Corrêa, Procurador Geral do Estado, em 26 de novembro de 1998, o Senhor chegou também a conhecer sobre esse parecer?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO - Também não, Deputado.

O SR. HELDER SALOMÃO - Quero inclusive, Sr. Presidente Deputado Marcelo Santos, passar às mãos da CPI, exatamente esse parecer que foi formulado pelo Sr. Rodrigo Cardoso Freitas, Assessor Jurídico do Gabinete do Procurador Geral e também passar às mãos de V.Ex.ª o despacho do Sr. Jocelan Alves Corrêa, Procurador Geral do Estado, a cerca da Lei Estadual n.º 5.720/98. E inclusive queremos também passar um encaminhamento feito pelo Sr. Rodrigo Cardoso Freitas, Assessor Jurídico do Gabinete do Procurador Geral, ao Sr. Procurador Geral do Estado, acerca do parecer que ele emitiu.
Requeiro que todos os membros desta CPI, possam ter acesso a esse parecer, que foi solicitado pela Ceturb e que manifesta a aprovação da Procuradoria do

Estado em relação à lei, ou seja, a Procuradoria se manifesta favoravelmente à aprovação da Lei 5.720.

Requeiro, então, que todos os membros tenham acesso a esse parecer para que possamos juntar aos autos do processo.

Sr. Fernando Betarello, o Senhor disse que na Lei Federal 8.987 não há um artigo semelhante ao Artigo 52 que foi a Emenda nº 01 apresentada, à época, pela Mesa Diretora composta pelos Srs. José Carlos Gratz, Juca Gama e Sávio Martins. O Senhor chegou a se manifestar - e quero que confirme ou não – se esse artigo está em desacordo com a legislação federal, na sua avaliação?

O SR. FERNANDO BETARELLO – Deputado, fui convocado para comparecer a esta CPI e aí é que fui pegar esse processo, ler a lei, ler o projeto de lei, ler a lei federal. Foi esse contato que tive com essa legislação. Enquanto eu estava no Conselho de Reforma, como um dos membros, havia a necessidade de fazer esse projeto para que houvesse continuidade na concessão da Rodovia do Sol. Mas vim tomar conhecimento agora, quando fui pegar o projeto original que veio para cá, a lei federal e o que foi aprovado e vi essa situação. Então, na época, não tive nenhuma manifestação a respeito do que V.Exa. me perguntou.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sim, mas, analisando a legislação federal, hoje, o Senhor conclui que havia espaço na época para...

O SR. FERNANDO BETARELLO – Deputado, eu não tenho essa capacidade...acho que isso merece uma análise jurídica. Não sou da área. Sou um arquiteto. Não queria emitir essa opinião. Não tenho conhecimento.

O SR. HELDER SALOMÃO – Não, porque o Senhor de certa forma...

O SR. FERNANDO BETARELLO – Apenas constato uma situação mas não quero fazer um julgamento que não é da minha formação.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor tem todo o direito de não responder até porque não é da área mas porque o Senhor de certa forma chegou a afirmar que isso não consta na legislação federal. É exatamente isso que vamos investigar para concluir pela ilegalidade ou não desse processo que foi construído especialmente na Assembléia Legislativa. Digo especialmente porque o projeto original, a Mensagem nº 175/98, do Governo do Estado, publicada no Diário Oficial no dia 18 de agosto de 98, não continha o Artigo 52, que foi criado pela Mesa Diretora, com a aprovação da maioria dos membros das Comissões de Justiça, de Finanças e de outras Comissões e depois também com a aprovação do plenário.

Nas investigações que temos feito nesta CPI temos tentado entender os problemas que têm sido freqüentes no sistema de transporte coletivo. Na época em que o Senhor era Secretário, quais eram os problemas mais urgentes da Secretaria, que tinha a Ceturb como empresa responsável pela organização do transporte coletivo, quais eram as reclamações, os problemas mais constantes que o Senhor vivenciava e que no cotidiano, no trabalho da

Secretaria, era necessário que se tomasse providências para melhorar a qualidade de vida no transporte coletivo na Grande Vitória?

O SR. FERNANDO BETARELLO – Deputado, na época, vínhamos implantando um projeto de investimento na região metropolitana. O projeto Transcol é da década de 80, já tinha mais de dez anos de implantado e, a região metropolitana, com um crescimento sempre constante populacional e econômico e, o Poder Público, por falta de investimento, isso vai acarretando problemas de várias ordens. Na época fazíamos alguns investimentos físicos necessários para complementar o projeto Transcol. Começamos a iniciar o terminal de Campo Grande; ampliamos o terminal Carapina. Fizemos várias obras em terminais. Isso é importante dentro do sistema Transcol. Fizemos várias pavimentações de vias por onde transitam os ônibus. Isso reduz tarifa no cálculo. Isso acaba reduzindo o preço da passagem, Cariacica, Serra, Viana. E tinham dentro desse projeto Transcol estudos para que a gente pudesse fazer uma avaliação do sistema com informação concreta. Estudo de origem, destino, como que a população se movimentava na Grande Vitória; reestruturação do sistema; reestudar as linhas; quantidade de ônibus por linha. Isso ia dar informação para a gente e deu, porque o Governo do Estado, na gestão passada, concluiu esse processo. Há hoje no Estado um plano diretor de transportes urbanos feito em cima dessas informações.

Na época tínhamos problemas de falta de infra-estrutura, questão de superlotação em determinados horários. Esses estudos, esses investimentos foram importantes para fazerem o plano diretor e a partir dele agora é possível buscar novos recursos no BNDES, Caixa Econômica, para aperfeiçoar o sistema. Tem que se pensar até num outro para o sistema de transporte mais eficiente que além dos ônibus. A gente já observa no horário de pico a superlotação desses ônibus.

Era essa situação que a gente vivia em 96, 97, quando estava na Secretaria fazendo estudos, implantando projetos, fazendo estudos, avaliando o sistema, tentando corrigir o que dava no momento. Mas sempre esperando essas informações necessárias para poder fazer um investimento e um projeto baseado em informações concretas.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor se lembra se houve aumento da frota nesse período?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Com certeza.

O SR. HELDER SALOMÃO – Qual foi esse aumento?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Em números não temos. Mas tínhamos um critério: de a frota ter uma idade média de seis, sete anos. Conforto, segurança, isso é economia para o sistema. Os empresários foram buscar recursos renovando a frota.

O SR. HELDER SALOMÃO – Muito obrigado, por enquanto.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom dia a todos. A princípio o Senhor disse que assumiu em janeiro de 95 a março de 98. Portanto, essa lei foi assinada em 17 de agosto de 1998, e o Senhor não participou da gestação dessa lei. Aliás, tem uma curiosidade: não conseguimos até agora identificar quem iniciou esse processo da elaboração da Lei 5720. Todos convocados ninguém assumiu essa gestação.

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Acho que tentei dar esse posicionamento. Na época de 98 o Governo do Estado estava em processo de concessão da Rodovia do Sol, o primeiro edital da Rodovia do Sol foi para análise do Tribunal de Contas que observou a necessidade de uma lei específica que dispusesse sobre o regime de concessão e permissão dos serviços públicos. Porque essa era uma exigência do artigo 2º da Lei Federal 9074. Esse parecer volta e instâncias jurídicas do Governo preparam essa lei. Ela é uma Lei 8987, porque essa Lei 8987 federal...

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Mas nenhuma autoridade assumiu que foi o responsável por esse estudo.

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO - Isso é feito pelas instâncias jurídicas, porque ela é uma lei tão idêntica. Ou é a Casa Civil ou a PGE.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Esta lei é uma lei polêmica. Tanto é verdade que o Ministério Público está argüindo a inconstitucionalidade. Existem duas ações tramitando, uma em nível de Estado, outra no Supremo pedindo a inconstitucionalidade.

Sr. Presidente, tomo a liberdade para ler partes das notas taquigráficas do pronunciamento do ex-Deputado Otaviano de Carvalho, do dia 19 de agosto de 1998.

> “ - Sr. Presidente, e demais membros da Comissão de Finanças, dando continuidade à sessão da semana passada temos hoje a disposição, a determinação, de se aprovar matérias sem o debate necessário. Assim como na semana passada foi a criação da AGESP, hoje é a Lei de Concessões, que entrega sem controle estatal, sem controle público, a exploração e a operação de diversos setores e serviços que deveriam estar sendo prestados pelo Estado, pelo aparato estatal. Há uma entrega simples. E o mais surpreendente é o acatamento por parte do Presidente da Comissão de Finanças, da Emenda nº 001, que prorroga pelo prazo de quinze anos, a contar da data da publicação desta Lei, as atuais concessões, permissões e autorizações para exploração dos serviços de transportes coletivos intermunicipal e intermunicipal urbano de passageiros. Essa emenda é fragorosamente inconstitucional. Após a promulgação da Constituição Federal exige-se que para qualquer concessão pública haja um processo licitatório. O que a

Constituição permitia era que essas licitações se mantivessem até que o prazo chegasse ao final.

Essa prorrogação é vergonhosa, apenas mantém os privilégios dos empresários do transporte coletivo intermunicipal e intermunicipal urbano. Ela é tão danosa ao Poder Público quanto para a sociedade e o povo capixaba.

Se tínhamos motivo de sobra para votarmos contra a esse Projeto de Lei sobre concessões, agora temos motivos para votarmos duplamente contra. Contrário, porque o projeto inicial do Governo do Estado já prejudicava a sociedade. E contrário novamente, porque a emenda de nº 001, que prorroga as atuais concessões, é inconstitucional. E nos surpreende que a Comissão de Justiça a tenha acatado. E do ponto de vista do interesse público ela deverá ser rejeitada no âmbito da Comissão de Finanças".

Correto o que o Senhor disse anteriormente, não houve a sua participação nesse processo, mas a meu ver um dos pontos desta CPI, primeiro, é argüirmos a legalidade dessa lei, não só da lei mas, principalmente, do artigo 52. O segundo ponto é a questão da qualidade dos serviços prestados. Essa situação é muito dinâmica, cada dia está ocorrendo um aperfeiçoamento no atendimento ao usuário.

O terceiro ponto, que também quero questioná-lo, Sr. Fernando Betarello, é se em seu período a planilha de custos da Ceturb era submetida a sua Secretaria, se já vinha pronta só para ser homologada ou havia discussões preliminares para sua elaboração?

Faço este questionamento porque compareceu nesta CPI um presidente da Ceturb, que foi derrubado, foi exonerado porque não aceitava assinar essa Lei 5720, Sr. Tarcísio Vargas. Ele foi exonerado faltando, se não me engano, quarenta e três dias para encerrar o mandato do Governador Vitor Buaiz. Outro secretário, Sr. Walter D. Prá, questionou nesta Comissão esses valores da planilha, esses percentuais, os itens que compõem a planilha de custos da tarifa da passagem do sistema.

Na época em que o Senhor esteve à frente da Secretaria, a Ceturb enviava para a Secretaria esta planilha ou havia uma discussão prévia?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – O órgão gestor do sistema de transporte da Região Metropolitana é a Ceturb. Ela que acompanha, fiscaliza e faz os levantamentos necessários a essa gestão. A planilha é elaborada dentro da Ceturb, onde você tem vários itens. Essa discussão é feita dentro do conselho de administração da Ceturb, que ali você tem vários membros, secretários, o pessoal da Ceturb, a população envolvida, tem o setor de transporte, estudantes, o pessoal ligado ao sindicato dos rodoviários. É neste colegiado que é discutida esta planilha, o percentual de reajuste ou não das tarifas do sistema.

Os levantamentos, os acompanhamentos, toda a informação necessária das planilhas é feita dentro da Ceturb, discutida dentro de um colegiado, formado por Governo, sociedade, sindicatos, estudantes e etc.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – O Senhor se lembra se na época, na composição dos custos, estavam contemplados todos os itens de despesa e

receitas similares comumente usados por outros Estados? Porque há denúncias de que a planilha técnica do Espírito Santo diferencia de outros Estados. A meu ver deveria haver uma similaridade entre esses itens que compõem.

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Não tenho essa lembrança agora dos itens todos que compõem a planilha, que é monitorada pela Ceturb. O que posso dizer é que cada região, cada cidade, cada metrópole tem um sistema de transporte.

O nosso sistema de transporte é diferente de São Paulo, é diferente de Belo Horizonte. É uma coisa bastante específica e responde pela tipicidade da Região Metropolitana. Os terminais alimentados pelas linhas alimentadoras entre terminais e as linhas troncais, isso é um sistema específico da Região Metropolitana e foi pensado para a Região Metropolitana.

Este sistema é diferente de outras cidades do porte de Vitória. Então, pode haver dentro da planilha de custo situações diferentes para você avaliar custo do sistema, todos os itens que entram no custo, número de passageiros, até você chegar em qual seria a tarifa necessária a remunerar esse serviço.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Pela planilha verifica-se que em um dos itens, o custo do combustível está calculado considerando um litro por quilômetro percorrido. E sabe-se que o ônibus percorre mais de um quilômetro por litro. É um critério meio diferenciado em relação a outros Estados.

Acreditamos, inclusive, que deveríamos ter informações mais detalhadas de outros Estados, de outras Capitais, que tenham um transporte similar ao Espírito Santo, até para fazermos uma comparação na relação desses itens. Seria interessante termos esses dados porque um dos pontos da existência desta Comissão é exatamente a questão da veracidade dos itens que compõem a planilha.

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Se a Comissão me permite uma sugestão, acho que é solicitar a Ceturb a planilha e a metodologia que é utilizada para preencher a planilha e para se calcular no fim a tarifa.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Obrigado, Sr. Fernando Betarello. A verdade é que desde a discussão, quando essa matéria veio para esta Casa, a Lei 5.720, principalmente o artigo 52, já havia questionamento na época por parte de alguns parlamentares quanto a constitucionalidade desta lei.
Também, já existe, através do Ministério Público Estadual, algumas entidades entrando com questionamento a respeito dessa constitucionalidade.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Deputado Claudio Thiago, V.Exª estaria propondo uma verificação em outros Estados referente à composição da planilha e a metodologia?

O SR. CLÁUDIO THIAGO- Exatamente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - V.Exª. solicita visita aos outros Estados para fazer comparação?

O SR. CLÁUDIO THIAGO- Ou termos acesso a uma documentação que possa nos satisfazer.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Solicitamos ao nobre deputado Cláudio Thiago que faça uma análise referente à possibilidade de visita dos membros, caso haja interesse, ou qualquer outro tipo de mecanismo para que possamos deliberar e daí por diante tomarmos as medidas cabíveis.

O SR. CLÁUDIO THIAGO- Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Sr. Fernando Betarello, teve um período onde prefeituras que compõem o sistema Transcol isentaram as empresas de ISS, para que isso pudesse ser invertido em alguma forma de investimento e pavimentação?

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO - Não tenho conhecimento.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Pediria primeiro ao Secretário da CPI que fizesse a leitura da emenda 001, de autoria da Mesa Diretora à época, que foi incluída no Projeto de Lei nº 128/98, que deu origem à Lei nº 5720, para que a partir dessa leitura fizéssemos uma deliberação.

(O Sr. Secretário procede à leitura da Emenda 001)

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Para maior clareza, essa emenda nº. 001 foi incluída no Projeto de Lei nº. 128/98, criando o artigo 52, de autoria da Mesa Diretora e uma prerrogativa de deputado.

Uma coisa que nos chama a atenção é que a constitucionalidade da lei, da emenda compete à Comissão de Justiça. No dia 17 de agosto de 1998, em uma sessão extraordinária, presidida pelo então Deputado Zé Ramos, a Comissão de Justiça foi convocada e presidida pelo ex-deputado Lourival Berger, que avocando para si a matéria relatou pela constitucionalidade da lei.

Na verdade, a Comissão de Justiça é a comissão competente para falar sobre a legalidade das ações promovidas por leis de origem do Governo. Enfim, a Comissão de Justiça deu parecer pela constitucionalidade.

Sugiro aos demais membros desta Comissão a convocação do Sr. Lourival Berger para esclarecimentos sobre a constitucionalidade dessa lei, na verdade, sobre a constitucionalidade do artigo 52, que não foi enviado na mensagem original do Governo, emendado por proposta da Mesa Diretora na sessão presidida pelo Sr. Deputado Zé Ramos, e a constitucionalidade dada pela Comissão de Justiça através de seu Presidente, Sr. Lourival Berger, que avocou a matéria para relatar.

Proponho a convocação do Sr. Lourival Berger.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A favor.

O SR. HELDER SALOMÃO – A favor.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Fica convocado para a próxima reunião desta CPI o Sr. Lourival Berger, ex-deputado, ex-presidente da Comissão de Justiça e relator do parecer que aprovou o Artigo 52, além do Projeto de Lei nº. 128/98, oriundo do Governo do Estado, conhecida como lei das concessões, Lei nº. 5720.

Deixamos registrado que parte desse material já está de posse da CPI, mas tem um fator importante, que é quando o Procurador Geral do Estado aprova a manifestação da assessoria jurídica.

Solicito ao Secretário que providencie cópias para todos os membros desta Comissão, além de uma cópia para o arquivo da CPI.

O SR. HELDER SALOMÃO- Analisando as notas taquigráficas dessa sessão, que ao nosso ver tem uma importância muito grande para esclarecer a prorrogação por quinze anos da concessão e permissão do transporte coletivo na Grande Vitória e por entender que a denúncia oferecida pelo Ministério Público, que é esse documento que já foi inclusive divulgado pela imprensa capixaba, pode contribuir para termos um novo rumo na nossa CPI.

Votamos favorável à convocação do ex-Deputado Lourival Berger, que foi quem avocou a matéria para relatar. E queremos apresentar uma proposta também já discutida com o Sr. Deputado Claudio Thiago, estabelecermos um cronograma para os novos depoentes, tendo em vista que esse documento traz muitas informações importantes.

Então, queremos propor as datas. Podemos depois discutir e deliberar na Comissão, mas a nossa proposta de cronograma é que ouçamos os autores da emenda, os Srs. ex-Deputado José Carlos Gratz, Sávio Martins e Juca Gama; ex-Presidente, ex-2º e ex-1º Secretários, respectivamente, à época; o Sr. ex-Deputado Marcos Madureira, Presidente e Relator da Comissão de Finanças, à época. A convocação do Sr. Lourival Berger já foi votada.

Também propomos que nesse cronograma façamos a oitiva do Sr. Rodrigo Cardoso de Freitas, Assessor Jurídico do Gabinete da Procuradoria Geral do Estado, que foi quem apresentou o parecer; também ouvirmos o Sr. Jocelan Alves Corrêa, ex-Procurador Geral do Estado e também o Sr. Vítor Buaiz, ex-Governador do Estado.

Além do Sr. Lourival Berger, propomos a convocação de mais sete pessoas, para que a Comissão possa avaliar a necessidade de se convocar outras pessoas, que foram os Deputados que na época votaram nas Comissões de Justiça e de Finanças.

Queremos lembrar que nesse dia foram rejeitadas as emendas de n.ºs dois, três, quatro, cinco, sete, oito e nove, de autoria do ex-Deputado Sr. Lelo Coimbra, hoje vice-Governador do Estado do Espírito Santo; foram rejeitadas também as emendas de n.ºs quinze, dezesseis, dezessete, dezoito, dezenove, vinte e vinte e dois da Bancada do PT, à época. Então, ao todo são quatorze emendas rejeitadas nesse dia.

A proposta é que depois a Comissão defina as datas, se ouve um a um, se ouve mais de um numa reunião da CPI. E, avaliarmos também, a necessidade de ouvirmos outras pessoas a partir dos depoimentos desses que considero peças importantes para concluir todo esse processo. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Quero fazer um questionamento a respeito de uma questão que ocorreu na sessão anterior. Eu ainda não recebi o parecer da Procuradoria desta Casa a respeito da constitucionalidade da Lei nº 5.720. Isso foi solicitado no início dos trabalhos desta CPI e até hoje, não sei por qual motivo eu ainda não recebi esse parecer.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Informo ao Sr. Deputado Cláudio Thiago que a pedido desta Presidência o parecer não foi emitido uma vez que estamos juntando documentos, elementos, para que em conjunto, com o relatório, juntamente com os procuradores da Casa, possamos emitir parecer sem antecipar qualquer opinião uma vez que os trabalhos da CPI podem ser prejudicados por qualquer parecer da procuradoria agora.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Obrigado. Espero recebê-lo em breve.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Informamos ao Sr. Deputado Cláudio Thiago que oficiamos à Procuradoria Geral do Estado para que também emitisse parecer prévio sobre a constitucionalidade da lei na interpretação do Estado, para que possamos juntar aos autos e ao mesmo tempo ao final emitirmos relatório anexando o parecer da Procuradoria que acusou o recebimento do nosso ofício pela Procuradora Geral em exercício, Srª Maria Cristina de Moraes.

Gostaríamos de deliberar uma visita, ainda sem data, mas com aprovação dos membros, para conhecermos o sistema de transporte coletivo de dois ou três Estados. Um que tem uma paridade com o Espírito Santo, que é o Estado do Paraná, e o segundo seria entre São Paulo e Minas Gerais. Inclusive Minas Gerais passou por um processo de licitação de transporte coletivo intermunicipal. Gostaríamos de fazer essa discussão para deliberarmos uma visita a dois Estados, um com abrangência maior do transporte coletivo, que no caso seria São Paulo, mas tem Belo Horizonte, que foi feito um processo licitatório sem utilizar a legislação federal prevista e sem adequá-la à legislação estadual.

Em votação a visita aos Estados de Paraná e Minas Gerais.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. HELDER SALOMÃO – A favor.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – A favor.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Aprovada a visita ao Paraná e a Belo Horizonte.

Marcaremos em outra oportunidade uma data que não interfira nos trabalhos da Comissão.

Agradeço a presença do Sr. Fernando Betarello, é de suma importância os depoimentos prestados a esta CPI. Com certeza juntaremos aos autos e emitiremos um relatório final mostrando os trabalhos realizados pelos membros desta CPI durante esse período de oitiva onde tivemos diversos depoentes com informações muito preciosas, inclusive a do Senhor.

O SR. FERNANDO AUGUSTO BETARELLO – Agradeço a oportunidade e me coloco à disposição dos Srs. Deputados.

Dia 17/03/04 Segunda Reunião Ordinária

Depoentes – Mário Aguirre e Ari Bastos

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Bom-dia aos Srs. Membros da CPI do Transcol, ao Sr. Mário Aguirre e ao Sr. Magno Pires, a quem agradecemos em nome dos Prefeitos que disponibilizaram a presença dos Senhores para obtermos maiores informações sobre o sistema de transporte coletivo, que hoje é gerenciado pela Ceturb e antes a gerência era do município.

Sr. Mário Aguirre, Secretario de Desenvolvimento Econômico e de Trânsito da Serra, o intuito da reunião de hoje desta CPI é saber qual a satisfação do município referente à gerência do transporte coletivo pela Ceturb; ou seja, se o município gerenciando o sistema de transporte coletivo não estaria oferecendo ao cidadão uma melhor qualidade nesse serviço ou se existem algumas falhas que o município pode ajudar a corrigir, juntamente com a Ceturb; ou se a Ceturb já detectou essas falhas e não as corrige em função de inoperância. Na verdade, é a opinião do município sobre o sistema de transporte coletivo no município, uma vez lembrando que os municípios quando transferiram a gerência do transporte coletivo para a Ceturb também abriram mão da arrecadação de ISS por conta das empresas que operam no sistema. Uma vez que abriram mão de receita, o município também tem condição de estar cobrando uma melhor qualidade do sistema de transporte coletivo que opera dentro do mesmo.

Gostaríamos que o Sr. Mário Aguirre fizesse uma pequena explanação - registramos que a sua presença nesta CPI é meramente um convite, não é nenhum tipo de convocação ou de intimação, isto é, trata-se de um convite para que o Senhor possa auxiliar-nos para que na apresentação do relatório conste a opinião dos municípios através dos Prefeitos e dos Secretários da Pasta no tocante ao transporte coletivo - referente ao sentimento do povo do Município da Serra em relação ao transporte coletivo hoje gerenciado pela Ceturb.

Concedo a palavra ao Sr. Mário Aguirre.

O SR. MÁRIO AGUIRRE - A minha Secretaria é de Desenvolvimento Econômico e Trânsito. Não faço transporte. A parte do transporte está com o Sr. José Eduardo que não pôde comparecer por estar com o Sr. Prefeito.

Temos um contato amiúde com o sistema Transcol e a Ceturb. Existem neste momento dois terminais. Um está localizado em Carapina e o outro em Laranjeiras. Estamos neste momento estudando a implantação de um terceiro terminal situado em Castelândia para poder desafogar um pouco o tráfego.

Recentemente – quatro ou cinco meses atrás - fizemos uma pesquisa com os usuários do transporte e sentimos a satisfação ou a insatisfação dos transportados. Existem algumas falhas. Por exemplo: reclamam muito sobre a falta de abrigos ao longo dos seus pontos. Diríamos que oitenta por cento daqueles que sofrem com esse tipo de insuficiência reclamaram. O sistema, como um transportador de massa em si, sempre teve nota alta. Recentemente tivemos um desastre pontual que foi no verão, quando os ônibus atrasaram, não houve uma demanda programada para transportar a demanda da praia. Então, houve um quebra-quebra e refletiu também no Município de Vitória, mas acho que isso não reflete na gerência do sistema, porque diria que foi pontual, não houve uma continuidade. Aquilo foi em uma semana, na outra semana já estava sanado. Os ônibus transitam limpos e no horário. No sistema de pico se reclama muito, porque há insuficiência de carros, mas acho que isso aí não se consegue atender porque para montar um esquema desse teria que aumentar a velocidade de transporte para fazer isso. Com isso aqui você teria que ter as suas faixas exclusivas de transporte, então isso aqui a gente imagina como é que se transporta um pico daquele de horário de trabalho, num momento único. Então, é difícil fazer isso.

O ideal seria que tivéssemos as faixas exclusivas de transporte e tivéssemos ônibus, com as faixas exclusivas você teria uma maior velocidade de transporte e com isso se teria um maior número de transportados. Existem alguns modernismos que poderiam ser implantados, por exemplo, vocês nos seus próprios pontos de ônibus você informar qual é o ônibus que está vindo, em quanto tempo ele está vindo. Existe um outro modernismo já implantado em Estados do Brasil, que o ônibus ao se aproximar do sinal, ele libera o trânsito para o coletivo, quer dizer, ele programa o sinal, e com o sinal que ele emite ele programa o sinal para naquele momento o trânsito ser fechado e o ônibus ter uma melhor velocidade de transporte. Esse modernismo seria o ideal. Você aumenta a velocidade, logo aumenta o número de transportados, aumentando assim, a satisfação de quem está.

A pesquisa que fizemos, sempre foi positiva para o sistema Transcol. Estamos satisfeitos com o Sistema Transcol. Há, somente uma grande reclamação daqueles que usam o Sistema, que é com relação aos abrigos. Não há disponibilidade, temos feito gestões junto a Ceturb para ver se a gente consegue, porque nunca há disponibilidade de verbas para implantação de abrigos, e, essa é uma reclamação bastante pesada que aparece em todas as pesquisas.

Para concluir, estamos satisfeitos, a pesquisa mostrou satisfação dos transportados, a insatisfação com os pontos de ônibus e o horário de pico. Horário de pico, como é que a gente melhora? Aumentando a velocidade e o número de carros. Ok?

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Muito obrigado, Sr. Mário Aguirre pelas informações prestadas. Gostaria de pedir ao senhor se a Prefeitura poderia disponibilizar para esta CPI a pesquisa elaborada pelo Instituto ao Município, para que pudéssemos apreciar as informações prestadas pelos usuários do sistema e gostaria também que fosse emitido pela Secretaria um pedido oficial, para que pudéssemos ter esse documento constando aqui na CPI.

O SR. MÁRIO AGUIRRE – Sr. Deputado Marcelo Santos, se não tivermos nesse momento lá ou se estiver defasada, podemos fazer uma imediata é uma coisa bastante rápida de ser feita, são quatro, cinco, seis perguntas. Se a nossa estiver defasada a gente atualiza, talvez, seja até melhor.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Fica a critério do município. Se puder nos atender com pesquisa atualizada seria acontento para a CPI.

Outra coisa importante que foi falada aqui. O senhor tem noção de quanto o município, ao não recolher o INSS das empresas que operam no município, deixou de arrecadar?

O SR. MÁRIO AGUIRRE – Sr. Marcelo Santos, esta não é minha área, porque a minha área é desenvolvimento econômico, essa, é uma área financeira. A gente pode disponibilizar...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Gostaria de saber sobre essas informações, até porque, quando o município cobra da Ceturb uma coisa que a gente fala aqui, que é tão simples que são os abrigos para o senhor ter uma idéia a Ceturb gerenciou um montante de aproximadamente dez milhões de reais no ano 2003. Na verdade, de outubro de 2002 a outubro de 2003. E com estes dez milhões de reais achamos que poderíamos elaborar um plano para a construção desses abrigos nos municípios que compõe o sistema Transcol. Essa, não é uma obra que exigiria uma quantidade elevada de recursos para atender.

O SR. MÁRIO AGUIRRE – E a geração de satisfação seria muito grande.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO SANTOS) – Passamos a palavra, com a permissão do Secretário, para os demais membros para que efetuem algumas perguntas que somarão para a elaboração do relatório final.

Passamos a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom-dia Sr. Presidente Marcelo Santos, bom-dia Sr. Deputado José Esmeraldo, bom-dia Sr. Secretário Mário Aquirre, bom-dia funcionários desta Comissão e bom-dia àqueles que nos assistem, o Sr. Deputado Helder Salomão se encontra nesta Casa, mas não está em Plenário neste momento. Queremos uma melhor informação a respeito de um assunto que ao nosso ver, talvez, seja o principal ponto desta CPI que é a questão da qualidade do serviço. Há um maior número de reclamações através dos meios de comunicação, através das ouvidorias, até acreditamos que a ouvidoria da Prefeitura de Serra receba muitas reclamações a respeito da superlotação nos horários de pico. Esta pesquisa que o município de Serra fez é importantíssima, por que o diagnóstico fica mais preciso, e como o senhor disse é exatamente no horário de pico, e a intenção através desta Comissão é darmos sugestões, elaborarmos propostas, para diminuir as dificuldades que os usuários têm em relação ao transporte coletivo. Queríamos fazer uma pergunta, mas o senhor, mesmo, já respondeu que já foi feita uma pesquisa e a

grande preocupação é justamente no horário de pico, deveríamos aumentar a quantidade de veículos e também termos uma pista exclusiva para os ônibus.

Queremos fazer duas perguntas: primeiro se o sistema atende os bairros, porque temos dois tipos de transporte dentro do município de Vitória e o município de Serra não possui o seu próprio transporte municipal é só o Sistema Transcol, gostaríamos de saber se o sistema Transcol atende adequadamente aos moradores dos bairros?

O SR. MÁRIO AGUIRRE – Não temos tido reclamação quanto a isso. Se a gente não está tendo reclamações, entende que está sendo satisfatório. Recebemos muitas reclamações quanto aos abrigos, é uma dificuldade que temos inclusive de sensibilizar o outro lado, sensibilizar a Ceturb. A própria pesquisa já deu esta resposta aos senhores.

O SR. CLÁUDIO TIAGO – O senhor têm alguma sugestão com relação ao terminais rodoviários, porque há uma grande reclamação sobre falta de higiene, segurança, instalações inadequadas? Esta é uma outra pergunta e já vamos emendar uma terceira. Qual é a sua opinião do senhor a respeito do critério do reajuste das tarifas e se esta tarifa em seu entendimento é justa?

O SR. MÁRIO AGUIRRE – Vamos responder sobre segurança e higiene nos terminais. Houve uma melhoria acentuada com o novo Governo. Isso é indiscutível , porque havia um sentimento de abandono naqueles terminais. Hoje, a gente tem passado e ele está mais limpo, mais visível. Existem reclamações em cima disso, excesso de vendedores e segurança.

Segurança você não consegue fazer sem ser ostensiva. Teria que permanecer com alguém naquele local, fardado, para que as pessoas sentissem a sua presença. Mas houve uma melhoria acentuada. Pode melhorar? Pode melhorar. Acho que o momento é agora da gente propor alternativas de solução para isso. Acho perfeitamente viável.

Higiene, se não fizermos uma campanha de conscientização de como usar os equipamentos sanitários, é difícil porque você não pode ter disponibilidade vinte quatro horas para manter aquelas instalações sanitárias em bom estado de uso. Melhorou acentuadamente. Com a última administração melhorou bastante.

Segurança e higiene. A gente pode até montar uma nova pesquisa em cima disso, que não foi levado em consideração. Aumentar essa pesquisa, que é coisa rápida, em uma semana a gente faz isso. A gente montar isso e quais seriam as alternativas.

Sr. Deputado Claudio Thiago, V.Exª me perguntou?

O SR. CLAUDIO THIAGO - A respeito da tarifa, se o critérios de reajuste são justos.

O SR. MÁRIO AGUIRRE – A tarifa é um cálculo matemático. Desde que você abra o cálculo matemático, a gente percebe onde estão os desvios, se houver. Neste momento, a gente tem percebido que se aumenta... Nós vamos aumentar vinte, trinta, quarenta por cento sem um critério muito claro.

Abre a planilha, é como se fazer obra. Como é que se faz a obra? Como é o seu BDI? Quais são as despesas que você tem? Então, em cima disso

você consegue chegar a uma tarifa justa, lembrando sempre que a tarifa é remuneração da passagem. Então, quanto maior o volume, menor o custo que você vai ter. Quantos mais novos os ônibus, menor o seu custo de manutenção. Tem uma série de parâmetros que são usados ao longo do cálculo da tarifa e que eles têm que ser abertos. Abriu, você consegue perceber claramente se há desvio ou se a tarifa é real.

Digamos, todo mundo reclama, nós estamos em um momento ruim da nossa economia, estamos com bastante gente desempregada, tendo que se deslocar e isso acaba tendo um custo pesado.

Esses modernismos, estamos colocando agora. Esse comércio clandestino de vale-transporte , estamos agora colocando catracas, cartão magnético. Eu creio que tudo isso acabe abaixando o custo da passagem. Mas o custo da passagem, para que ela seja bastante clara do povo em geral, tem que se abrir a planilha. Abrindo a planilha, você tem condição de detectar se há desvio ou onde diminuir isso aí.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Obrigado, Sr. Mário Aguirre.

Sr. Presidente Marcelo Santos, esta Comissão tem a consciência de que o nosso papel é o de fazermos um diagnóstico, apresentarmos propostas e sabermos também que no início dessa CPI o Secretário, Presidente da CETURB, Sr. Marcelo Ferraz, esteve nesta Casa e apresentou propostas a curto, médio e longo prazo de melhoria do transporte coletivo. Sabemos também que a nossa maior intenção é termos um transporte de qualidade e ao mesmo tempo com tarifa justa.

Para nós é importantíssimo a vinda do Senhor a esta Casa, contribuindo com a sua fala, trazendo novos dados, trazendo uma pesquisa e também trazendo notícias de que em seu Município há uma melhora do transporte coletivo. Esse é o nosso objetivo, por isso que essa CPI foi instalada e é por isso que continuamos ainda convidando algumas pessoas para termos um diagnóstico justo e preciso. Mas também estamos sentindo que há uma melhora no transporte coletivo, estamos vendo isso no dia-a-dia e ao conversarmos com as pessoas.

Sr. Presidente, esses eram os nossos questionamentos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Saudamos o nosso amigo Mário Aguirre, que em boa hora está vindo nesta Casa de Leis. É um chamamento dessa Comissão para que até nos oriente sobre o que será colocado no relatório.

O Senhor foi bem objetivo ao dizer que a reclamação maior não é de agora, mas de anos atrás. O problema principal é o abrigo. É inadmissível ainda não ter sido dada uma solução de fato sobre essa questão.

O Senhor também falou sobre a Serra, um Município bem administrado, assim como são bem administrados os Municípios de Vila Velha e de Cariacica. Não temos dúvidas em relação a esses três Municípios. No Município da Serra existem dois terminais, o de Carapina e o de Laranjeiras, e vocês estão pensando em Castelândia.

Sr. Mário, qual seria o objetivo maior desse terceiro terminal?

O SR. MÁRIO AGUIRRE - Desafogar os atuais terminais e ter um transporte melhor da região Norte para cá.

Estamos pensando que esse terminal não seja só Transcol, mas que seja intermunicipal, e terá alguns modernismos que tentaremos implantar. Por exemplo, que os ônibus de turismo, os ônibus intermunicipais não fiquem parados na praia, terá um local para eles pararem nesse terminal. É um modernismo que a gente implanta num novo terminal. A função principal dele é desafogar os terminais existentes que estão sobrecarregados.

Uma notícia, que deixei de passar. Temos um problema sério com os ônibus que transportam os operários na região da CST e Vale do Rio Doce. Fizemos gestões com a Companhia Vale do Rio Doce para que fizessem uma nova portaria industrial, que é aquela portaria junto ao terminal, para desafogar o tráfego daquela região porque de manhã cedo, entre 5h e 7h, o tráfego dali é totalmente congestionado por causa disso.

A Vale do Rio Doce, acatando sugestões nossa, está fazendo uma nova entrada, onde todos aqueles ônibus, que transportam o operário do seu bairro até o terminal, terão um local próprio para pegar a sua nova condução.

No terminal de Carapina, que é o principal deles, a gente monta um novo sistema de estacionamento desses ônibus para não interferir naquela região junto ao terminal. Dei uma desviada na pergunta porque faltou isso no meu depoimento.

A criação do terminal de Castelândia é para desafogar os dois terminais. Porque a Serra se caracteriza por uma coisa diferente dos outros municípios. A malha urbana dela é segmentada, não é junta. São planaltos onde a malha urbana se localiza e com isso tem-se necessidade de um transporte bastante preciso.

Temos desenvolvido na Serra um sistema de logística para favorecer as firmas que lá se instalam. A logística passa pelo transporte também. Temos ampliado nossas avenidas para atender o sistema de transporte e o sistema de logística das empresas e terminal de Castelândia para dar uma folga a essa região toda.

Junto do Castelândia tem o Civit I e o Civit II, com isso há uma aglomeração muito grande para esses dois pólos industriais. Esse terminal está situado entre a “Talma Ribeiro”, que é a avenida que sai na praia e a avenida do contorno que passa por fora de Jacaraípe, com isso desafogará aquele tráfego de ônibus.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Qual a densidade populacional daquela região, principalmente de Castelândia?

O SR. MÁRIO AGUIRRE - Não conseguiria respondê-lo agora, poderia responder no futuro.

Ali em Castelândia tem Feu Rosa, Jacaraípe, tem toda uma região...

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Com relação a esse terceiro terminal, o senhor disse que são feitas pesquisas na Serra, ele está baseado numa informação em cima de uma densidade populacional.

O SR. MÁRIO AGUIRRE - Sem dúvida.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Sabemos que existe uma parte da população que não paga passagem, que são os idosos. Essas pessoas são muito maltratadas, não digo por todos os motoristas, mas por uma parte de motoristas que freiam bruscamente, que atendem mal o indivíduo, aquelas pessoas que têm dificuldade de subir no coletivo. São muitas as reclamações dessas pessoas, e eles representam hoje – acredito - vinte por cento da população.

Os idosos merecem mais respeito, agora existe até a Lei do Idoso.

Não seria salutar que a Prefeitura entrasse também nisso? Ou seja, que os donos das empresas fossem avisados a orientar seus motoristas e seus cobradores para que tivessem um carinho especial. As reclamações são muito grandes e estas pessoas não têm condições de fazê-las como gostariam.

Sugiro ao Presidente da CPI, Sr. Deputado Marcelo “Cariacica” Santos, que fosse instalado em cada terminal um guichê como se fosse uma auditoria. Ou seja, todas as pessoas que utilizam o transporte coletivo e que fossem maltratadas, que ao descerem do ônibus, no próprio terminal, pudessem denunciar os maus-tratos recebidos com uma ou duas testemunhas.

Sr. Presidente, V.Exª que é um defensor dos idosos, peço que faça essa formalização. Isso levanta a auto-estima da pessoa. A pessoa recebe um desaforo, às vezes ela é sozinha, é um idoso, uma pessoa que não tem a quem recorrer e ele vai para casa e até adoece, porque ele fica com aquilo trancado dentro do coração.

Sugerimos a esta Comissão Parlamentar de Inquérito que solicite a instalação de um guinchê de reclamações nos terminais e que houvesse uma auditoria. Porque um indivíduo que trata mal um idoso não merece consideração. Que seja o idoso, o velho, o jovem, isso é uma violência, Dr. Fernando. Estão querendo acabar com a violência, mas você a pratica no dia a dia, no transporte coletivo que leva milhares e milhares de pessoas. Nós temos que ter ali uma convivência pacífica, tem que ser um ponto de referência para o bem e não para o mal.

Gostaria de sugerir isso ao Presidente. Estou passando apenas essa informação, sei da responsabilidade que o Sr. Mário Aguirre tem, uma pessoa capacitada, competente para a função que ocupa.

Sabemos também que o Sr. Sérgio Vidigal é um homem que se preocupa muito com isso, como é também o Sr. Max Mauro Filho, o Sr. Aloísio Santos. São pessoas que vieram de baixo, tiveram dificuldade de estar onde estão hoje.

Quero sugerir esta possibilidade de ter nos terminais um guichê de reclamações. Se você foi maltratado, se teve a sua cidadania desconsiderada, que faça a reclamação. Que cada um fique com a cópia de sua reclamação em mãos para ter o comprovante. Seria um avanço nesta Comissão Parlamentar de Inquérito esta possibilidade.

Podemos melhorar muito mais! O que temos que fazer é exatamente dar cobertura a quem paga com dificuldade a sua tarifa. Se os motoristas recebem é em função daquele indivíduo que pega todo dia o ônibus, às vezes com dificuldade, porque aquele dinheiro faz falta a ele. Tanto é que vimos hoje a quantidade de bicicletas, quantas centenas e milhares de pessoas que andam de bicicleta para baixo e para cima, porque não têm condição de pagar passagem.

E uma forma interessante de transporte. Teríamos que ter ciclovias, construir ciclovias em toda essa malha para evitar o que acontece sempre, que seja morto alguém que está em sua bicicleta. Acho que são posições da CPI que devem ser levadas em consideração.

Esse relatório tenho certeza que dará uma satisfação à população. Agradeço sua presença e suas informações que foram muito importantes. Na vida, quem disse que sabe tudo, na verdade não sabe nada. Estamos sempre aprendendo e aprendemos mais um pouco hoje com a sua explicação e orientação. Vamos aprender mais com nosso amigo que esteve tanto tempo aqui na Assembléia e foi Prefeito de Vila Velha, o Sr. Magno Pires, por quem tenho o maior respeito.

Agradecemos a você e gostaria que esta sugestão fosse até melhorada. Precisamos ter uma resposta nos terminais para aquelas pessoas que na verdade são banalizadas dentro do transporte coletivo.

O SR. MÁRIO AGUIRRE - Sr. Deputado, só complementando quando V.Exa falou em guichê de reclamações. As reclamações do guichê poderiam ser enviadas as Ouvidorias Municipais. Por quê? Porque as Ouvidorias tem todo um encaminhamento que conseguem fazer mas que no guichê não teriam esse andamento. Tem todo um procedimento de ouvir e responder. Aquela pessoa não deixaria de ter uma resposta sobre a reclamação que ela fez. Correto? É de se fazer um trâmite, do guichê para as ouvidorias municipais.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Perfeitamente. A idéia é importante, temos que dar uma satisfação à população. No terminal as pessoas têm o direito de fazer reclamações, qualquer um tem o direito de fazer suas reclamações. Essas informações serão repassadas para as ouvidorias e as ouvidorias tomarão às providências necessárias.

O SR. MÁRIO AGUIRRE – As ouvidorias não conseguem detectar a quem dirigir as reclamações, o que é mais importante.

O SR. JOSÉ ESMERALDO - Queria apenas dar uma informação: em Castelândia a densidade populacional é de aproximadamente cinqüenta e sete mil, cento e poucas pessoas.

Agradecemos a presença de V.Ex.a. nesta Casa.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO SANTOS) – Gostaria de agradecer as palavras do Sr. Deputado José Esmeraldo, quando mencionou o nome do Prefeito de Cariacica, Sr. Aloízio Santos, e ao mesmo tempo, Sr. Secretário Mário Aguirre, agradecer também a gentileza do Prefeito Sérgio Vidigal; e aproveitando o momento para elogiar a administração do mesmo, que tem demonstrando que sabe, com competência, administrar o município tão problemático, como o Município da Serra, incluindo os municípios de Cariacica, Vila Velha e Viana, que são Municípios que têm problemas de cidade grande, com recursos de cidade de interior, diferente do Município da Serra, que vem crescendo em função da sua planta industrial, mas aumentando também o fator população, que vai gerando mais demanda do Poder Público Municipal. Quero parabenizar o Sr. Prefeito Sérgio Vidigal, na pessoa do Secretário Mário Aguirre e, ao mesmo tempo, agradecer pela presença que muito somou, para

que possamos em conjunto com os membros desta CPI, na apresentação de nosso relatório, apresentar o encaminhamento de sugestões, para que possam ser criados mecanismos que possam facilitar o acesso àqueles que não têm condições de acessar o serviço público essencial ou de pelo menos, fazer uma mera denúncia, ou crítica e não conseguem devido a um fator chamado exclusão no transporte, o que acontece e vem crescendo a cada dia que passa não só no Estado do Espírito Santo, mas nos estados brasileiros.

Vamos deliberar algumas decisões através de ofício à CETURB. A Comissão agradece participação de V.Ex.a..

O SR. MÁRIO AGUIRRE – Obrigado aos Srs.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Solicito ao Secretário que acompanhe o Secretário de Transporte Ari Bastos. Antes, obrigado pela presença.

O SR. ARI BASTOS – Bom dia, agradeço.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – O Sr. Ari Bastos é Secretário de Transporte do Município de Vila Velha e está representando o Prefeito Max Filho.

O SR. ARI BASTOS – O Prefeito encontra-se em viagem ao Rio de Janeiro.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Agradeço o Prefeito Max Filho, na pessoa de Magno Pires, do Ari Bastos, pelo envio dos representantes para que possam nos dar informações referentes ao serviço de transporte coletivo do Município de Vila Velha, ao mesmo tempo, parabenizar o Prefeito pela luta incansável em busca de melhorias, principalmente depois das chuvas que caíram no Estado do Espírito Santo, que geraram um fator muito negativo para o Município de Vila Velha. Quanto às enchentes, observamos e assistimos de perto a briga ferrenha do Prefeito junto aos órgãos federais, para obter recursos para de uma maneira eficaz, minimizar os estragos provocados pelas chuvas que também trouxeram prejuízos a Cariacica.

Ontem, as chuvas fortes que caíram prejudicaram mais uma vez aos dois municípios Vila Velha e Cariacica, mas são as águas do março que vêm caindo e não podemos contestar porque são coisas divinas. Mas não temos dúvida alguma de que esses problemas que estão acontecendo nos dois municípios mais pobres do Estado do Espírito Santo serão sanados pela eficaz administração dos dois Prefeitos Max Filho e Aloízio Santos.

Queria solicitar à Secretaria, que encaminhe ofício ao Sr. Marcelo Ferraz, Diretor da Ceturb, como forma de sugestão, que fosse criado o caixa de sugestões a ser colocado nos terminais e que essas sugestões fossem encaminhadas às Ouvidorias dos municípios, que fariam as comunicações à Ceturb, que de posse das informações recebidas daria o retorno dessas informações, ou denúncias ao denunciante ou a quem sugeriu alguma mudança para melhorar o Sistema de Transporte Coletivo.

Solicitamos que seja colocado em Ata para podermos enviar como forma de sugestão desta CPI do Transcol.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Gostaria de informar, Sr. Presidente, que estou elaborando um Projeto de Lei que trata exatamente desse assunto.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – É de suma importância Sr. Deputado José Esmeraldo.

Sr. Ari Bastos, Secretário de Transportes de Vila Velha, gostaria que V. Ex.a. fizesse uma explanação do que é o sentimento do Município, referente ao transporte coletivo naquela cidade; se o município observa a gerência de forma positiva, ou se o município entende que se ele também retornar à gerência do sistema, teriam serviços de melhor qualidade. Num aspecto geral, quais as condições da prestação do serviço para os usuários do município de Vila Velha.

O SR. ARI BASTOS – Gostaria de fazer algumas considerações em relação ao Sr. Deputado Marcelo Santos e dizer que sem a ajuda recebida do Sr. Prefeito Aloísio Santos, não conseguiríamos os recursos que vieram do Governo do Estado para a dragagem do Rio Marinho. Em nome do Sr. Prefeito Max Filho, agradecemos aquela positiva interferência daquele importante Prefeito da Região Metropolitana, de um município dos mais pobres, como V. Exª citou.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - O Sr. Prefeito Aloísio Santos disse no dia em que assinamos o convênio, que o município vizinho, no caso Vila Velha, é o parente mais próximo; então Vila Velha é parente de Cariacica e não há porque negar qualquer tipo de ajuda, mesmo observando as dificuldades financeiras porque passa o município de Cariacica. Mas agradeço em nome do Sr. Prefeito e o município está à disposição, bem como este Deputado, nesta Casa de Leis.

O SR. ARI BASTOS – Obrigado.

Passo às minhas considerações com respeito ao nosso período no mandato do Sr. Prefeito Max Filho.

Encontramos uma situação no município onde funcionam dois sistemas; o Sistema Transcol e a Ceturb operando com dois terminais; é um sistema tronco-alimentador que funciona Linha Troncal ligando aos municípios e Alimentador Terminal-bairro. Esse é o Sistema Transcol que opera em Vila Velha. Dentro desse sistema, logicamente na oportunidade em que foi implantado, somente dois municípios não se integraram ao sistema Transcol, Vitória e Vila Velha. A integração está sendo discutida agora. Nosso sistema municipal conta hoje com cento e cinqüenta ônibus operando bairro a bairro por linhas de concessão à empresa Sanremo, e dentro da gestão do transporte coletivo no município, a Secretaria Municipal de Transporte é responsável pela gestão desse transporte, mas tem feito parcerias com a Ceturb. Estamos discutindo a questão da integração desses dois sistemas, a Ceturb tem interesse de que esse sistema seja integrado, tanto em Vitória, como Vila Velha, é o desejo deles.

Avançamos em muitas discussões, tem os prós e os contras mas estamos discutindo ainda. Dentro desse cenário posso estar citando algumas

vantagens e desvantagens dessa integração, até para fazer uma avaliação do próprio Sistema Transcol dentro da Região Metropolitana.

É um entendimento. Temos estudado, temos discutido bastante com a comunidade. De um modo geral o sistema de transporte coletivo da Região da Metropolitana é um dos melhores do Brasil. Tenho viajado para alguns seminários sobre o transporte coletivo e Vitória é sempre citada- a Região Metropolitana, e quem não conhece às vezes se esquecem de Vila Velha, Cariacica e Serra - como exemplo para o País, em termos de qualidade no transporte. As pesquisas daqui, talvez sejam as maiores em termos de aceitabilidade pelos usuários; existem reclamações pontuais, às vezes em relação aos horários, com relação a alguns itinerários mas que eles podem se ajustar ao longo do tempo, com algumas intervenções. São questões técnicas e podem se ajustar.

De um mondo geral é uma satisfação que temos com relação ao sistema, sabemos que precisa ser renovado. Em Vila Velha encontramos uma frota municipal com sete anos e meio de idade média. Hoje ela se encontra já com 3,8 anos de idade média. É um fator polêmico porque renovar frota, requer reajuste e impacto de tarifa. Então você não pode estar buscando como alvo só a excelência no transporte quanto ao aspecto qualidade, a ter um balizador e um ponto de equilíbrio quanto a questão do impacto na tarifa.

Com relação a questão da gestão em Vila Velha, temos o Conselho Municipal de Transportes onde se discute as questões relativas, as de transporte coletivo, como a tarifária, os aumentos de tarifa. O Conselho Tarifário, o representante do Conselho Municipal, o representante dos Estudantes da Prefeitura de Vila Velha, do Sindicato dos Empresários da área de transportes e do Sindicato da área dos motoristas e dos cobradores, fazem as discussões naquele Conselho.

Temos umas avaliações a serem colocadas, que achamos importante mencionar nesta CPI, quando o Sr. Deputado José Esmerado citou sobre a questão dos idosos. Em Vila Velha fizemos uma reunião ampla com o Conselho Municipal do Idoso e convocamos os dois turnos, o da manhã e o da tarde, representantes dos idosos. Convidamos maciçamente, foram mais ou menos trezentos e cinqüenta cobradores, motoristas e um público de quatrocentos idosos para debater a nossa relação. Porque, o grande problema do idoso, hoje, com relação ao transporte coletivo é o seu atendimento. Muitos motoristas passam direto no ponto e não os respeitam. Muitos idosos, apresentam-se com a carteira e às vezes a carteira não é a identificação oficial e o motorista releva essa informação.

É verdadeiro quando o Deputado fala que precisa melhorar essa relação. Precisa mesmo. Porque, nesse dia constatamos que existia ali uma forma de se buscar uma relação melhor. Falta informação aos motoristas e cobradores com relação à legislação, falta o entendimento de que a importância da terceira idade com relação aos aspectos, por que tem esse mérito do passe livre . Tivemos uma palestra com o médico, dizendo que é importante tirar o idoso de casa para que ele possa estar circulando evitando problemas depressivos e outros problemas mais.

Nesse ponto estamos avançando. O nosso sistema municipal hoje já está avançando do ponto de vista do idoso. Precisamos avançar na questão da legislação com relação ao número de assentos do ônibus. O nosso entendimento é que não temos que limitar o número de assentos. Temos na

pessoa do cobrador ou trocador, como melhor queiram designar, como gestor do transporte interno do ônibus. Ele é que tem que ser o gestor. Ele é que tem que fazer cumprir as leis que emanam nesta Casa de Leis, e elas devem ser cumpridas. Até porque a concessão pública não é uma empresa somente. Ela é uma empresa que presta serviços no lugar do Estado, onde o Estado não se apresentou competente para servir o público.

Entendo que desta forma os cobradores poderiam estar fazendo mais essa gestão da área interna do ônibus, até porque tem uma discussão com relação a bilhetagem eletrônica, que eles vão perder os empregos. Eu acho que não é por aí. Eles têm que ser mantidos, até porque precisa de alguém para gerir o sistema interno do transporte coletivo, porque o motorista tem que estar prestando atenção na via pública, na direção. E isso, talvez seria um grande avanço para melhorar a qualidade do transporte coletivo.

Não sei se falei demais, mas eu quis dar mais ou menos um cenário de como está Vila Velha. A população de Vila Velha está satisfeita com o transporte coletivo. Tem reclamações? Temos. Temos uma Ouvidoria que recebe as reclamações, e as reclamações mais contundentes são com relação ao problema de horário. Isso é geral. E temos percebido que dentro dessa questão da discussão da integração do transporte coletivo, uma das idéias que se colocou, é que o próprio gestor, o Transcol, faça a gestão do transporte em Vitória e Vila Velha.

O nosso grande receio na discussão é se há de se manter o número de ônibus, porque Vila Velha hoje se beneficia dessa forma híbrida hoje, Estado e Município em gestão do transporte. Porque temos hoje uma quantidade maior de ônibus circulando no Município, concorrendo em várias linhas, sobrepondo linhas. Talvez, improdutivo para as empresas, mas a população se ressente na questão financeira. O que ela quer é ser bem servida de transporte coletivo.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - A tarifa do Município tem paridade com a do Estado?

O SR. ARI BASTOS - Ela não tem paridade. A gestão da tarifa do Conselho Municipal, ela obedece uma planilha técnica do GEIPOTE. Há muitos anos foi estabelecida esta planilha e a partir dela fazemos um relação da planilha GEIPOTE, com a planilha do Município de Vitória e da Ceturb no Espírito Santo. Fazemos um mix dessas três planilhas para fazer uma avaliação.

O SR. PRESIDENTE- (MARCELO SANTOS) – A tarifa do município é única?

O SR. ARI BASTOS - A tarifa municipal é única, hoje é de um real e quarenta centavos.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Diferente do Sistema Transcol?

O SR. ARI BASTOS – Sim. No Sistema Transcol se não me engano, eles fazem o cálculo tarifário por quilômetro, tem outra dimensão porque já passa circulando nos municípios. Tem uma outra malha discutida em relação a

distância e a própria quantidade de ônibus que circulam. A própria integração nos terminais faz com que tenham um cálculo diferenciado.

A nossa planilha se aproxima muito da planilha de Vitória, no cálculo tarifário.

O SR. PRESIDENTE- (MARCELO SANTOS) - A gestão hoje no Município é bipartite, ou seja, Município e Estado.

O SR. ARI BASTOS – Isso, temos duas gestões.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) _ Diferente do Município de Vitória onde é totalmente administrada pelo Município.

O SR. ARI BASTOS – Porque Vitória não tem terminal e os ônibus só cruzam Vitória, os troncais, sem parada. Tem um terminal de transferência Dom Bosco, e hoje ele ainda opera como transferência, não pode considerar terminal.

Vitória tem um sistema totalmente independente.

O SR. PRESIDENTE -(MARCELO SANTOS) – Municipalizado mesmo.

O SR. ARI BASTOS – Municipalizado mesmo. Vila Velha é um pouco diferente, lá opera os dois, forma híbrida, estadual e municipal.

O SR. PRESIDENTE -(MARCELO SANTOS) – Hoje a preocupação do Município em transferir a gerência total para o Estado, é a diminuição da frota de ônibus.

O SR. ARI BASTOS – Exatamente. Não só da frota como também o atendimento de algumas linhas que o Transcol não atende, e o Município têm linhas importantes ligando vários bairros.

O SR. PRESIDENTE- (MARCELO SANTOS) – O Município tem alguma pesquisa recente sobre a qualidade da prestação de serviços, seja do Município ou do Estado?

O SR. ARI BASTOS – Isso é uma reivindicação nossa, que se faça uma nova pesquisa, de origem destino. É uma pesquisa feita pelo sistema para atualizar novas demandas, avaliar novos itinerários. Essa pesquisa de origem e destino busca as linhas de desejo da população.

Novos shoppings, novos hospitais sairão e é necessário que o transporte acompanhe a evolução da cidade.

Vamos dar um exemplo quando se fala de reclamações. Temos uma reclamação e estamos discutindo. O CRE lá em Soteco, um hospital do Estado e algumas linhas não passam por ele, criando dificuldade.

Em Vila Velha, temos três pontas, São Torquato que se limita com Cariacica perto da Desportiva Ferroviária, temos mais embaixo o Rio Marinho que já limita com o bairro Vasco da Gama em Cariacica, temos a outra ponta que é Araçás e mais embaixo Terra Vermelha.

Essas linhas têm que ter uma certa integração para atender à população nesses deslocamentos importantes como hospitais, escolas. Por isso, estamos buscando essa nova pesquisa de origem/destino, é uma pesquisa que custa caro e o Município sozinho talvez não tenha condições de fazê-lo. Discutiremos com a Ceturb, o Sr. Marcelo Ferraz tem nos dado uma atenção especial na discussão da integração. Conversamos com o Sr. Secretário Silvio Ramos também, que é o secretário da Pasta. Isso amadurecerá, discutimos um assunto novo e logicamente o nosso foco é a população do Município que não será desassistida.

O SR. PRESIDENTE (MARCELO SANTOS) – Muito obrigado. Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo para fazer algumas perguntas.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Gostaríamos de agradecer a presença do senhor, que está representando a Prefeitura de Vila Velha, cujo Prefeito Max Filho faz uma boa administração. Temos certeza de que se reelegerá.

O Senhor falou com relação aos idosos e achamos importante a preocupação que se tem com os idosos. O Senhor citou uma reunião onde compareceram de trezentos a quatrocentos idosos. Essa participação é muito importante.

É satisfatório, atende a demanda na região de Vila Velha os abrigos ali edificados?

O SR. ARI BASTOS - Não atendem. Os abrigos... Temos ali um fator negativo. Esse abrigo foi terceirizado por concessão na gestão passada, um contrato que estamos questionando. É um contrato de vinte e cinco anos de exploração pela empresa Interage. Essa empresa monta o abrigo e explora a publicidade dele. Acho que Vitória já tem e Vila Velha fica dessa forma.

Estamos contratando uma empresa de auditoria para que faça o acompanhamento dessa empresa. Tivemos agora, recentemente, por decisão judicial a permanência dessa empresa, que não tem feito um bom serviço é bem verdade, porque tem muitos bairros que estão desatendidos. Os abrigos, na verdade, atendem à questão da publicidade. São abrigos localizados em pontos estratégicos e a população de periferia, os menos assistidos ficam sem os seus abrigos. Aí a prefeitura fica um pouco de mãos atadas, sem poder fazer a gestão desse importante equipamento público, porque chove e sol e ninguém quer ficar esperando.

Temos, digamos assim, essa problemática para encaminhar dessa forma. O Prefeito determinou que fizéssemos assim. Contratamos uma empresa de auditoria, que acompanhará a empresa. Tentará exigir e buscar dentro da lei essas alternativas, para se corrigir esses defeitos do contrato da gestão anterior que se perpetuaram. Esse contrato que tem, se não me engano, vinte e cinco anos a concessão, a exploração no Município. E ele se constitui um problema nosso para resolvê-lo. Esperamos que a auditoria, que essa empresa que será vencedora da licitação, faça essa gestão: de forma a cobrar da empresa os questionamentos com relação às cláusulas do contrato. E mais do que isso, fazer cumprir o que é essencial de qualquer concessão, que é servir à população e não fazer o que tem feito: priorizado somente os espaços aonde há interesse publicitário.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Você falou uma questão interessante aí, porque quando passamos de vez em quando na região de 1º de Maio, por exemplo, você não vê abrigo ali. E é a população pobre, é a população que realmente utiliza o transporte coletivo, que utiliza aquilo que é mais sagrado para ele poder chegar no seu local de trabalho. Estou dando um exemplo de 1º de Maio, mas tem dezenas e dezenas de outros bairros dentro de Vila Velha, principalmente os mais carentes que não têm abrigo.
É estranho, inclusive, quando você fala com relação à concessão. Porque dar uma concessão de vinte e cinco anos, deveria ter uma lei proibindo isso. Porque se o camarada vai ficar quatro anos só no mandato, como é que ele pode se auto... Chegar e dar uma autorização, que daqui... Quer dizer, está entrando dentro dos outros mandatos subseqüentes. Isso aí, realmente, é estranho. Foi feito em que época?

O SR. ARI BASTOS – Foi na gestão do Prefeito Jorge Anders, que nos antecedeu. Existe esse processo que está sendo avaliado e outros.
Agora, com relação à questão da base da concessão ela pode ser feita, desde que o poder público estabeleça, que o órgão gestor estabeleça onde têm que ser colocados os abrigos, as prioridades; dar prioridade logicamente na questão dos bairros, concordo com o senhor. Porque ele, mais do que nunca precisa é quem precisa do transporte coletivo, não tem carro e aí fazer um mix. Porque como é uma concessão para exploração e tem aí embutido um negócio, ele precisa ter rentabilidade para poder fazer. Só que existe, logicamente, os pontos de equilíbrio. Ele pode muito bem fazer nos bairros, equilibrando, dando atenção através de uma pesquisa e o órgão gestor estabelecer onde tem que colocar os abrigos. Mas não foi assim que foi feito, infelizmente!

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Ficamos felizes e satisfeitos com a preocupação, principalmente com relação aos idosos. Existe essa deficiência e em relação aos abrigos acreditamos também que em Cariacica e na região da Serra é fundamental. É inadmissível que um indivíduo vá trabalhar com dificuldade e ainda chega lá e toma uma banho de chuva. Isso é anticidadania.

O SR. ARI BASTOS – É um desrespeito ao cidadão!

O SR. JOSÉ ESMERALDO – É um desrespeito ao cidadão!
Acho que a fala de V.Ex.ª foi muito importante e isso acrescentará muito ao relatório da CPI. Posteriormente deveremos ouvir os representantes dos Municípios de Cariacica e Viana.
Agradeço sua presença. Eu, que o estou conhecendo recentemente. Pensei até que fosse o Sr. Magno Pires que fosse a pessoa responsável por essa missão, de quem já conhecemos o grau de conhecimento e de competência.

O SR. ARI BASTOS – Eu é que agradeço aos Srs. Deputados e sempre que convocados estaremos à disposição de V.Ex.as para dar todas as informações.

Dia 14/04/04 Quarta Reunião Ordinária

Depoentes – Ana Amélia e Antônio Carlos Santos

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Começaremos agradecendo ao Secretário de Serviços Urbanos de Cariacica, Sr. Antônio Carlos Santos, pela presença e por ter aceito o convite; agradecendo, também, ao Prefeito Municipal de Cariacica, Sr. Aloísio Santos por ter encaminhado o nobre Secretário para nos informar no tocante à prestação de serviços do Sistema Transcol naquele Município, uma vez que a gerência foi transferida para o Estado; e qual avaliação que o Município faz referente a esta prestação.

Agradecemos à Prefeita Municipal de Viana, Sra. Solange Lube, por ter nos encaminhado a Sra. Ana Amélia da Costa Moraes, Secretária de Planejamento de Viana para participar desta Comissão nos dando informações que serão de suma importância para os membros da CPI e, com certeza, no relatório final que estaremos apresentando o mais breve possível.

Pedimos à Sra. Ana Amélia da Costa Moraes, Secretária de Planejamento de Viana, que preste a esta Comissão algumas informações e, logo após, o Sr. Antônio Carlos Santos, Secretário de Serviços Urbanos do Município de Cariacica.

Sra. Ana Amélia da Costa Moraes, bom-dia. Deixamos bem claro que isto não é uma convocação e sim um convite. Sua participação nesta CPI é importante, porque as informações oferecidas serão de suma importância para a apreciação do relator e dos membros, onde estaremos votando o relatório final e incluindo inclusive estas declarações e informações prestadas hoje pela Senhora referente ao Município de Viana.

Iniciamos com algumas perguntas e, na medida do possível, a Senhora responderá. Sobre a prestação de serviços, o Município de Viana foi enquadrado no Sistema Transcol recentemente, diferente dos Município de Vila Velha, Cariacica e Serra. E saber se em Viana efetivamente foi transferida a gerência conforme consta na Ceturb, uma vez que existe uma empresa do Sistema Transcol que opera. Inclusive, foi-nos enviado o ofício nº 017, da Transportadora Carga Pesada, encaminhando a relação da frota de veículos que opera no Município.

Fazemos a seguinte pergunta: mesmo com tempo pequeno que o Transcol opera no Município de Viana, qual é a avaliação que o Município faz através da Secretária de Planejamento, referente a esta prestação de serviços? É um serviço que atende devidamente à demanda da população de Viana? O serviço é prestado com qualidade? O Município poderia retornar a gerência para si e prestar um serviço que fosse melhor para a população do que o serviço hoje prestado pela Ceturb através do Sistema Transcol? São perguntas bem diretas e objetivas e peço que nos forneça estas informações.

A SRA. ANA AMÉLIA DA COSTA MORAES – Bom-dia, Sr. Deputado Marcelo Santos e demais membros da Mesa. Agradecemos a oportunidade de estar com vocês neste serviço que prestam à comunidade, é muito importante a abertura deste debate nesta Casa e, nós do Município de Viana, em nome da Prefeita, queremos agradecer a oportunidade de estar aqui. Já que é um serviço de fundamental importância para o nosso Município, principalmente para o Município de Viana, que apesar de estar na Região Metropolitana, está numa situação bem diferenciada dos demais, principalmente pela distância e

pela dispersão que lá existe. V.Exª é nosso vizinho e conhece bem a situação do nosso Município, bem como o Sr. Deputado Helder Salomão.

Então, a nossa dificuldade hoje é exatamente a questão da demanda que existe e que economicamente para as empresas, às vezes não atende esse tipo de demanda por não ser viável economicamente. Essa é uma situação em que temos grande dificuldade de responder aos nossos munícipes.

Temos principalmente na área rural uma grande demanda disperta e que fica sem o atendimento do transporte coletivo. Temos um Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural que funciona em reuniões mensais e a questão que temos constantemente sido cobrados é em relação a isso. E em várias correspondências enviadas à Ceturb, o que nos é respondido é que não existe condição econômica para o atendimento.

Recentemente, tivemos o problema de uma comunidade que ficou impedida do transporte. Ela já tem o transporte coletivo, só que com as chuvas houve aquela situação da ponte de Pedra Mulata, especificamente, e a viação acaba não atendendo à comunidade, vai até certo trecho. Existe uma situação alternativa e ela nos responde que não pode cumprir, porque não é economicamente viável fazer o outro percurso que poderia estar atendendo à comunidade. Então, temos situações desse tipo.

Fora isso, os outros bairros, com relação ao Sistema Transcol e à criação desse tipo de transporte, sabemos que houve uma melhoria muito grande no atendimento.

Agora, com relação a colocação de V. Exª em relação ao Município estar voltando a administrar esse tipo de serviço, vejo com uma preocupação. Acho que é uma situação difícil para o Município. Temos problemas sérios de receita muito baixa e uma demanda muito grande de todos os outros serviços básicos. Então, a parte de transporte seria uma coisa que em curto prazo acho que o Município não poderia atender. É uma situação que dependeria de um aprofundamento maior de estudo. Em princípio, sabemos que é uma situação que não seria viável.

Estamos à disposição para qualquer outro tipo de informação que possa ajudar nesta Comissão.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – A Senhora tem ciência de que quando é transferida a gerência do sistema de transporte municipal para a Ceturb, o Município abre mão da arrecadação de ISS das empresas que operam no Município?

A SRª MARIA AMÉLIA – Sim. Mas é exatamente isso que estava colocando. Precisaríamos, neste momento, fazer esse tipo de comparação de perdas e ganhos. Acho que é interessante a questão levantada. Vale a pena ter hoje uma posição do que seria isso. Acho que posso levar esta informação para fazermos um comparativo dessa realidade e estamos nos posicionando mais a contento com relação a esse item. Acho que é muito importante e cabível no momento.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Entendemos as dificuldades do Município de Viana, que amarga problemas financeiros até em função de receitas. Um Município que vê aumentando a demanda, a sua população e naturalmente aumentando uma cobrança junto ao Poder Público

Municipal, que em função da baixa arrecadação não tem condições de atender a contento a solicitação, inclusive, dos próprios moradores.

Mas uma pergunta muito rápida: o sistema hoje atende a contento ou não ao Município de Viana? Sim ou não?

A SRA. ANA AMÉLIA – Parcialmente.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Parcialmente.

A Senhora deve ter conhecimento que existe no sistema a câmara de compensação. O que significa essa câmara de compensação? A Senhora deve saber. Ela compensa o empresário que atua em alguma área, que não é viável economicamente para a empresa. Essa câmara distribui junto às empresas do sistema, de uma certa forma, o prejuízo que futuramente essa empresa venha a sofrer.

Quando pergunto se o Município poderia gerenciar o sistema, via Ceturb, um comparativo entre as duas administrações, é em função disso. Quer dizer, a Ceturb tem a condição primeiro de arrecadar o ISS, que os municípios abriram mão. Não sei se a Senhora sabe, são dez milhões de reais o total arrecadado junto aos municípios.

O sistema de pavimentação do Transcol foi paralisado. Se não me falha a memória o Governador deve iniciar alguma coisa agora no Município da Serra, isso já no segundo ano.

Como existe essa câmara de compensação, - natural que exista uma tarifa que o cidadão que utiliza o sistema paga - o empresário naturalmente quer tratar apenas do seu lucro. Como é uma prestação de serviço público, teríamos que naturalmente observar que não é meramente uma questão totalmente com o fim lucrativo. Se existe a câmara de compensação, naturalmente seria para atender esses cidadãos de bairros que não são contemplados pelo sistema e essa câmara de compensação distribuir esse “possível prejuízo” que a empresa poderia ter em atender ao município que não tenha uma viabilidade econômica, no caso.

Essa é uma situação que nos remete, como Presidente da CPI, como membros da CPI e o próprio Município, a repensar se é viável a gerência pela Ceturb ou se o município pode chamar para si a responsabilidade e naturalmente criar o mesmo mecanismo existente na Ceturb, porém gerenciado pelo município.

Essa é uma pergunta que não temos ainda uma opinião formada, se é viável ou não. E é por isso que estamos na CPI convidando os prefeitos e os secretários das respectivas pastas ou o determinado pelo prefeito para que nos informe e em nosso relatório possamos fazer uma avaliação no contexto geral de que o município pode estar operando em parceria com o Estado. Um exemplo clássico é o Município de Vila Velha.

Vila Velha opera o sistema bipartite . Os ramais são operados pelo Município e os troncos pelo Estado, se não me falha a memória. Então, hoje a frota de ônibus do Município de Vila Velha é maior do que qualquer frota de outros municípios que compõe o sistema Transcol, porque conseguiu fazer uma administração bipartite, uma parceria entre o Estado e o Município.

Se isso de repente não valeria a pena junto aos demais municípios; e neste momento gostaria de citar Viana, Cariacica, e os demais municípios que compõe essa região. Podendo até ampliarmos esse sistema para outros

municípios, uma vez que se tem parceria dos dois Poderes, do Governo do Estado e do Município, que é o detentor do sistema de transporte, apenas transferindo a gerência para a Ceturb.

A nossa pergunta: se existe alguma avaliação do Município de Viana referente a isso? Se está repensando na questão da gerência ou se o Município meramente cobre do Estado e o Estado diz que está pensando, o Estado quando falo é a Ceturb, uma vez que é uma empresa pública. Qual a idéia do Município de Viana?

A SRA. ANA AMÉLIA - Como coloquei, até o momento não foi feito nenhum levantamento nesse sentido. Acho que é muito importante pensar dessa forma. Foi muito proveitosa a colocação de V.Exª.

Contribuiria muito estarmos fazendo esse levantamento. Estamos, inclusive, num momento de discussão com a população da nossa Agenda 21, diagnóstico do Município, levantando as demandas dos nossos munícipes.

Achamos que o momento é muito propício para isso e seria muito oportuno que levantássemos essa informação, passássemos para V.Exªs e assim pudéssemos contribuir com esse tipo de informação.

Inclusive, comprometo-me passar todos esses pontos, que foram levantados, para o Prefeito e após nos posicionarmos oficialmente com relação a essa situação.

Sabemos que nenhuma empresa funcionará se não tiver lucro. A sua finalidade é essa e, com certeza.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Chamado custo/benefício.

A SRA. ANA AMÉLIA – Exatamente. Passar isso também para o município. Porque na hora em que passa para o serviço público, já toma outra direção e devemos ter determinados cuidados.

Hoje, no Município de Viana, por exemplo, já temos custos, ônus não só financeiro como social por abrigarmos o sistema penitenciário do Estado. Até hoje não tivemos ainda nenhum benefício em relação a isso; só temos ônus tanto sociais quanto financeiros.

No caso do transporte coletivo, precisaríamos exatamente neste momento estar investindo de forma que o Município pudesse ter saldos positivos para sua população estar contribuindo com isso.

Gostaria depois de ser informada de prazos, para que pudesse trabalhar isso com o nosso Secretário de Serviços Urbanos e demais colegas que atuam integrando esse tipo de demanda.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicito o Secretário que faça contato com a nobre Secretária para que exista esse canal de interlocução, de comunicação e possa nos enviar esses elementos. Não tem prazo porque é uma informação que V.Exª nos prestará e nos ajudará. Mas a brevidade para nós é importante.

Para terminar minhas perguntas, chegou até a CPI uma denúncia, informal, que a empresa, que opera no Município de Viana, estaria operando irregularmente. Não teria passado por um processo de licitação, uma vez que

foi contratada após a Lei n.° 5720/98 e ter entrado como uma nomeação, praticamente a doc, para operar no sistema.

Quero saber qual a posição do município, se tem ou não essa informação para que possa concluir, pelo menos, minhas perguntas?

A SRA. ANA AMÉLIA – Particularmente não temos essa informação. Em nenhum momento que tratamos a esse respeito na Prefeitura houve qualquer comentário a respeito. Então, não podemos nos pronunciar em relação a isso.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Registramos a presença do Sr. Deputado Cláudio Thiago, que é membro desta CPI.

Em discussão a Ata. (Pausa)

Encerrada.

Em votação.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Pela aprovação.

O SR. HELDER SALOMÃO - Pela aprovação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Ata aprovada como lida.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Bom - dia a todos. Saudamos a representante da Prefeitura Municipal de Viana, Srª Ana Amélia, Secretária de Planejamento, e agradecê-la por ter aceito o nosso convite. Na verdade, trata-se de um convite para esclarecimento sobre o sistema Transcol.

Quero, rapidamente, levantar algumas questões. Primeiro, se não me engano, no domingo, A Gazeta divulgou uma matéria sobre o Sistema Transcol, uma avaliação de como o sistema evoluiu nos últimos anos, os problemas que tem hoje. E queria fazer umas perguntas objetivas: como é hoje a infra-estrutura viária no município nas vias do Transcol? Há muita demanda? Há expectativa de que alguma obra de infra-estrutura viária seja realizada naquele município? E como está o entendimento entre a Prefeitura e a Ceturb?

A SRª ANA AMÉLIA – Hoje há muita demanda, como disse inicialmente. O município é muito grande, com uma extensão rural muito grande e as nossas estradas, principalmente gosto de me referir a parte rural, porque temos um potencial grande de população até baixa na área rural, mas o número às vezes não representa a importância que é colocada pela população em relação a você estar integrado junto ao município. Então, muitas vezes quando vamos fazer qualquer atendimento do serviço público, é medido em relação ao número da população a ser atendida. Só que no caso, para nós é prioridade estar com todo cidadão interligado, tanto pela via da comunicação como pela via do transporte coletivo, que é a forma principal do cidadão se locomover e se comunicar. É a primeira coisa colocada em relação às suas necessidades. Tanto que na proposta discutida em 2003, para o orçamento de 2004 tivemos como demandas noventa por cento foi a questão de calçamento e asfaltamento de ruas. Acho que isso não é novidade no município.

É por isso, que digo que é um dos serviços considerados de principal importância para a população, porque todo mundo quer ir e vir, ter o direito de ir e vir.

Neste sentido, o município tem uma característica muito diferente dos demais da região da Grande Vitória. Não temos nenhuma das suas vias asfaltada. É um município que está na região metropolitana e até o atual Governador tem dito muito em trabalhar para diminuir a diferença existente. Acho que os Srs. Deputados Marcelo Santos e Helder Salomão têm presenciado o discurso do Governador no sentido de minorar essa diferença que existe hoje, tanto no Município de Cariacica como de Viana em relação à região da Grande Vitória, e acho que deverá passar principalmente por essa questão das vias que temos hoje prejuízo em relação à comparação com os demais municípios.

Não temos asfalto em nenhuma das nossas vias, saindo da área urbana e mesmo na área urbana temos uma deficiência muito grande. O município, em 2004, executando o orçamento que foi discutido no ano passado, estamos tentando dentro dos nossos parcos recursos cumprir com o que foi demandado naquela discussão do orçamento participativo, com noventa por cento de calçamento e asfaltamento de ruas.

Essa realidade é muito ruim. As vias para transporte, no caso específico para as vias do Transcol, praticamente imagino que deva ser rua calçada, porque senão o Transcol não teria optado como utilização. Mas é também uma situação muito deficiente, porque no momento que a rua não está calçada e já não é privilegiada para passar com o transporte coletivo. Então, acho que nesse sentido o PDTU, o Plano de Desenvolvimento do Transporte Urbano, deveria priorizar no nosso município.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sabemos que o problema do transporte, como tantos outros, não é um problema que pode ser resolvido isoladamente. Nenhum município hoje tem condições de, isoladamente, dar conta do problema do transporte, especialmente em se tratando de municípios que compõem uma mesma região, e neste caso é a Região Metropolitana da Grade Vitória. Considero que o PDTU é uma das poucas coisas boas que fizeram na área de transporte nos últimos tempos, embora não seja da minha área, mas até onde tenho conhecimento, é um projeto extremamente importante para alterar as condições do transporte coletivo e do trânsito na Região Metropolitana da Grande Vitória.

A informação que tive é de que esse projeto, elaborado no governo passado, estava na gaveta e foi recuperado agora, neste Governo. A verdade é esta. O projeto foi elaborado; é um projeto importante que prevê intervenções viárias que contribuirão não só para melhorar o transporte e o trânsito, mas possibilitarão uma condição de um desenvolvimento melhor para a Região Metropolitana da Grande Vitória; vai organizar o trânsito, o transporte e vai potencializar o desenvolvimento, porque veja bem essa rodovia saindo da altura da Brasperola até o Porto de Capuaba vai, sem dúvida, contribuir muito para o desenvolvimento do Espírito Santo, mas destacaria Viana e Cariacica, que são os municípios que mais sofrem com esse desequilíbrio no desenvolvimento da Grande Vitória.

Como estamos convidando as Prefeituras para falar e a idéia é ouvir as avaliações e também sugestões, gostaria de saber se a Senhora tem alguma

sugestão de como esse processo do transporte poderia ser melhorado no contexto da Grande Vitória, já que sabemos que não dá para o município assumir isoladamente. A Senhora, que é uma pessoa que entende dessa área de planejamento, tem alguma sugestão para que possamos, no âmbito da CPI, incluir no relatório como uma proposta que possa vir a contribuir com a melhoria do sistema Transcol de forma integrada entre as Prefeituras que compõem a Região Metropolitana da Grande Vitória? Talvez a pergunta seja muito ampla, mas nossa intenção com esta CPI e não só apurar as irregularidades, mas também contribuir para a melhoria do sistema Transcol.

A SRª ANA AMÉLIA – Tinha citado o PDTU e V. Exª reforçou. Acho que seria talvez colocar em prática o que está no plano. O plano é muito bom. Está aí. A questão é colocá-lo em prática. A parte da ligação...

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Falta o objeto misterioso.

A SRª ANA AMÉLIA – Pois é. Então, a parte da ligação da rodovia que liga até Capuaba, já sabemos que foi para o PPA nacional. Isso vai depender da União. Acho que é um projeto de médio ou longo prazo. Acho que é uma coisa que, com certeza, deve sair, no mínimo, a médio prazo.

O restante do PDTU, achamos que poderia estar sendo priorizado em partes. Tentar estabelecer algumas prioridades, porque tem muitas questões que foram colocadas. Por exemplo, no caso de Viana, temos ligações internas entre bairros que seriam urgentes, porque, primeiro, você tira o risco da população estar transitando na BR, onde sabemos da existência de freqüentes acidentes. Então, tiraria esse trânsito pela BR, fazendo a ligação entre bairros, e isso está previsto no PDTU. O bairro Canaã, por exemplo, tem previsão de uma ligação, é uma coisa muito pequena. Fizemos, inclusive, recentemente, uma solicitação no Plantransporte, que é junto a Caixa Econômica Federal. Essa ligação do bairro está para ser aprovada, mas estamos dependendo disso. A administração está no seu último ano e a continuidade precisa ser garantida, pois são coisas pequenas.

O nosso Município, por exemplo, é cortado por duas rodovias e vemos uma dificuldade muito grande para o nosso morador. Em Cariacica tem a pista do meio e tem a iluminação. Em Viana, no bairro Ribeira, a grande dificuldade da população que vejo, tendo em vista que vou e volto todos os dias para Viana porque moro em Vitória, é para passar de uma pista para outra quando vem de transporte coletivo, que é separada com aquele gelo baiano e as pessoas têm que passar ali por cima ou caminhar no escuro. Tenho funcionários e até mesmo colegas que vêm e para passar ali vai caminhando na pista no escuro, porque não tem nem iluminação nem o canteiro central. Essa é uma questão vital para a população do nosso Município que anda no escuro, além de abrigar o Sistema Penitenciário e a população ambulante.

São questões que são urgentes e que precisariam ser priorizadas dentro do PDTU. Só de priorizar ações, projetos que estão dentro do PDTU, já seria um grande ganho se esta CPI indicasse esses pontos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Agradecemos a participação, na CPI, da Srª Ana Amélia da Costa Moraes, Secretária de

Planejamento de Viana, mas antes que a Senhora se retire do nosso recinto, gostaríamos de fazer uma consideração referente à criação da Região Metropolitana que, com certeza, se saísse do papel, é uma discussão que estamos colocando nesta Casa, sempre temos debatido muito sobre isso, é repensarmos a criação da Região Metropolitana por diversos aspectos.

A questão de um Plano Diretor de Transportes, inclusive um fator de suma importância que está acontecendo hoje no Estado, na questão da prospecção de petróleo, e o boom do petróleo que está para acontecer e ninguém tem dúvida disso.

Com a criação efetiva da Região Metropolitana e suas ações, e a partir do momento que metropolizar as ações, e lógico que tem itens que são prioritários, a exemplo da segurança, da saúde e educação, teríamos uma condição de otimizar esse serviço e, ao mesmo tempo, para que não cometêssemos os erros acontecidos no Rio de Janeiro e o exemplo que queremos citar aqui é Macaé, teríamos as empresas que vêm no bojo do petróleo e, a partir dele, as empresas de prestação de serviços que dizemos aqui, ou seja, a árvore da indústria de negócio do petróleo, que seriam distribuídas pela Região Metropolitana. Naturalmente, essa Região Metropolitana composta e saindo do papel, Viana com certeza estaria incluída nela. Porque hoje existe um fator da beleza. Nós, que moramos em Vitória, sabemos que a nossa Capital não consegue abrigar nenhuma empresa, não tem espaço físico para isso. A única coisa que acontece em Vitória é que as empresas transferem a sua sede fiscal para o Município de Vitória e levam as suas empresas para os Municípios de Cariacica e Viana que ficam a mercê do ISS e do IPTU. Então, na hora de gerar o valor adicionado fiscal, que é a base de cálculo de ICMS dessas empresas, ele vai para Vitória. Naturalmente a receita que os Municípios de Viana e Cariacica poderiam arrecadar, mas não são arrecadados, e como não têm receita, não têm condições de investir em pavimentação e drenagem. E nesses dois Municípios que têm relação de paridade e, de certa forma, até uma ligação política. Parte do Município de Viana sofre influência da administração do Município de Cariacica, como Município de Cariacica tem influência da administração do Município de Viana, com problemas parecidos. Lógico que é diferente na população e na extensão territorial, mas os problemas são os mesmos.

Cariacica tem uma demanda registrada através de pesquisas e constatado pelo próprio Planejamento Estratégico já apresentado pelo Município é que hoje Viana está sendo contemplada com a parceria privada com a Vale do Rio Doce, com o apoio do próprio governo do Estado, e como disse está saindo do discurso para a fase da realidade, que vai investir no Município de Viana, nos relatando isso na última reunião que tivemos, com obras de pavimentação que vai chegar e já foi anunciada na primeira reunião do Planejamento Estratégico quando foi estartado o assunto.

Então, na verdade, coloco isso em discussão porque é uma preocupação de todos os municípios para se repensar sobre a questão da Região Metropolitana. É muito fácil colocar no papel que é Região Metropolitana e na hora que surge um problema de segurança pública no Município de Viana, é o próprio Município de Viana que tem de resolver o seu problema. E assim acontece com os problemas na área de saúde e demais. Então, a Região Metropolitana serve para quê? A composição e a criação efetiva da Região Metropolitana vai servir para que o poder público em parceria

com o poder público municipal e a iniciativa privada possam minimizar as ações. A empresa cobra a pavimentação das vias para que o sistema Transcol possa operar naturalmente, sem depredação do patrimônio deles, mas ao mesmo tempo esse mesmo poder público não tem condições de arrecadar, porque não existe uma conciliação junto aos demais municípios que querem ver o desenvolvimento local. E volto a dizer que se não se repensar sobre a criação da Região Metropolitana, que apenas está no papel, vai se tornar à nova Macaé, com uma valorização absurda do solo urbano, o crescimento desordenado das cidades e favorecendo um município e prejudicando outros.

Agradecemos a participação de S.Exª nesta CPI, e o que puder nos informar vamos deixar à disposição da nossa comissão e junto com os nossos secretários para qualquer informação que o município quiser prestar junto a essa CPI será de suma importância, como o que aconteceu agora, com a presença da Secretaria do Município de Viana.

Também nos colocamos à disposição, como Deputado do Município de Cariacica e como representante desse Município, conseguimos, junto com os demais Deputados, levar o montante do Orçamento que compete aos seiscentos mil de cada Parlamentar, três milhões e setecentos mil reais paras o Município de Cariacica para pavimentação e drenagem que é uma necessidade real. Na área da educação, conseguimos levar oito milhões novecentos e noventa mil, e na área de saneamento básico dezoito milhões, por conta do investimento do projeto Águas Limpas, além de um milhão e meio de reais para a dragagem do Rio Marinho e um milhão de reais em convênio para a pavimentação asfáltica assinada em dezembro de 2003 e que está sendo efetivado agora em 2004.

Essa é a nossa participação na Assembléia Legislativa junto ao Governo do Estado e ao Município de Cariacica, que é o Município de defendemos nesta Casa. Também estamos nos colocando à disposição para atuarmos, e já atuando, também, no Município de Viana. Em nome desta CPI, agradecemos a presença da nobre Secretária de Planejamento de Viana.

A SRª. ANA AMÉLIA DA COSTA MORAES – Quero, também, mais uma vez, agradecer por esta oportunidade e nos colocar à disposição.

Com relação à Região Metropolitana, estamos participando junto aos Deputados que são responsáveis por este assunto: Deputada Brice Bragato e César Colnago, que têm nos convidado para as reuniões e, talvez, integrando com este assunto, como V. Exª. colocou, interligado a outro, e fazer um esforço junto ao Governo do Estado para que venha subsidiar, inicialmente, a composição da Região Metropolitana. Porque foi a questão que nós, municípios reunidos, respondemos ao Governo do Estado quando houve a proposta do projeto de lei para votação. E que a contribuição para a criação do Fundo devesse, realmente, ter uma participação maior do Governo do Estado da mesma forma como a distribuição do ICMS é feita onde o Governo do Estado fica com um percentual; portanto, que essa proporção seja estabelecida também, da participação do Governo, na hora da criação do Fundo para a criação da Região Metropolitana. Foi esta a resposta que os municípios colocaram na última reunião e estamos aguardando o Governo do Estado se pronunciar. Muito obrigada!

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Agradecemos à Srª. Secretária. Sua participação foi de suma importância. Lembramos que no cálculo de distribuição de ICMS um papel importantíssimo seria o inverso da renda per capita que com certeza, com ela, Viana seria agraciada com a elevação do seu índice de participação.

Convidamos o Secretário de Serviços Urbanos e Transportes do Município de Cariacica, Sr. Antônio Carlos Santos. E registramos a alegria de receber o companheiro do Município de Cariacica, que tem prestado um importante serviço à comunidade, uma vez que, conforme a Secretária de Planejamento do Município de Viana disse, é perto de Cariacica, são Municípios que têm paridade com as suas demandas e ações. Cariacica é um Município que tem problemas de cidade grande e receita de cidade do Interior – 3.2 na receita - mas, temos condições de ter um Município equilibrado administrativo e economicamente, hoje, já com a capacidade de investimento e recursos próprios, além da parceria do Governo do Estado.

As chuvas têm atrapalhado bastante, pois vem chovendo desde o dia 12 de novembro e o Secretário tem tido dificuldades em executar as obras e o acelerar das mesmas, o que é uma necessidade e reivindicação dos moradores cumprindo, inclusive, o que determina o Orçamento Participativo e ampliando esse “leque’ do que foi decidido com ações discutidas junto à comunidade e à sociedade, com parceria do Governo Municipal do Sr. Aloísio Santos, que tem feito parcerias públicas e privadas onde não só o Município está gerindo a demanda, incluindo no Conselho de Desenvolvimento Econômico e Empresarial, a sociedade civil organizada e, agora, mais do que nunca, o Município tem sua maior obra que é o Planejamento Estratégico, que planejou o Município no período de 2003 a 2023, projetando assim as ações que o mesmo deverá executar nos próximos vinte anos, colocando, de certa forma, a responsabilidade do poder público junto à sociedade daquele Município.

Sr. Antônio Carlos Santos, muito obrigado pela presença. Como o Senhor pode observar as perguntas e as respostas são de suma importância para colaborar. Lembramos que o Senhor está aqui a convite, não há nenhuma obrigação de participação, uma vez que a CPI tem atuação e abrangência definida. Contamos com a colaboração dos municípios, para que possamos ampliar nosso “leque” de discussão e aprimorar nosso conhecimento referente à operação do Sistema Transcol do Estado do Espírito Santo.

Sr. Secretário, agradecemos ao Prefeito de Cariacica por sua presença o representando nesta Comissão. A pergunta é a mesma: o Município de Cariacica transferiu a gerencia do sistema de Transporte Coletivo para o Estado, que é operado pela Ceturb através do Sistema Transcol? Existe uma demanda muito grande por conta daquele Município, uma vez que é o segundo maior em população, naturalmente com uma maior demanda. Temos observado, inclusive, através de cartas enviadas a própria Comissão, que existe uma necessidade de ampliação de atendimento por conta daquele Sistema. A pergunta que fazemos é: se o Sistema está atendendo a contento a demanda do Município no tocante a número de ônibus, e se tem havido uma boa prestação de serviço? O que o Secretário entende da gerência ter sido transferida para o Sistema Transcol? Como está hoje esta transferência? Se já terminou ou não e se o município pensa em retornar, em avocar para si esta gerência, uma vez que o Município de Vila Velha, como citamos antes, tem

uma experiência de administração bipartide: o Município opera uma parte e o Estado outra, e é a maior frota existente a do Município de Vila Velha. Estas são as perguntas que fazemos ao Sr. Secretário Antônio Carlos Santos, sobre a prestação de serviços, ou seja, se atende à demanda e se o Município repensa no retorno da gerência do transporte coletivo para aquela cidade?

SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS – Bom-dia. A primeira pergunta sobre o serviço da Ceturb, os ônibus, o transporte coletivo, realmente como o Sr. Deputado Marcelo Santos disse, temos recebido muitas reclamações dos moradores sobre os serviços não prestados, são serviços que deveriam estar sendo prestados e não estão, com coletivos cheios, número de coletivos insuficiente principalmente nos horários de pico, algumas linhas que quando o ônibus chega em determinado local, já está lotado, há necessidade de mais linhas, algumas linhas principalmente na área rural de Cariacica quando chove não é atendida, às vezes temos casos que o ônibus não vai, alegam que a estrada está ruim, mas a gente vai ver e muita vezes não há interesse, como disse a representante de Viana, o roteiro não é lucrativo. Isso temos sofrido também no Município de Cariacica.

O gerenciamento do transporte coletivo foi transferido para a Ceturb, esta concessão já venceu e a Prefeitura está trabalhando em cima da retomada desta concessão e estudando a melhor maneira de se fazer esta retomada, se seria como Vila Velha, que é a Ceturb e a Secretaria Municipal de Transporte, ou como Vitória, que é diretamente com o Município. Essas são as informações que teríamos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Existe uma demanda muito grande da Ceturb para que o município execute obras de pavimentação ou regularização do solo para que eles possam atender ou isto é meramente uma resposta comum nos jornais para que ele dê uma desculpa de que o município não tem as vias pavimentadas ou estão com problemas de recapeamento e, normalmente, quando o município executa este trabalho solicitada por ela a Ceturb entra em ação, coloca o serviço conforme é solicitado pelo usuário?

SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS – Cariacica tem uma área muito grande de ruas sem pavimentação. Hoje estamos trabalhando, fazendo em torno de quarenta mil metros quadrados de pavimentação/mês. Quando há qualquer problema de chuva, como disse inicialmente, em alguns lugares não o ônibus não vai, os moradores cobram da gente. Há uma cobrança grande da Ceturb em relação à melhoria das condições dos acessos, mas sabemos que Cariacica não tem recursos suficientes para atender esta demanda. Então, a gente procura fazer mas sabemos que o Município de Cariacica não tem recursos suficientes para atender a essa demanda. Então, procuramos fazer o melhor possível, como no caso de pavimentação, recuperação de vias com utilização de escora, e às vezes apenas patrolando as ruas.

Num período como esse, chuvoso - estamos desde o mês de novembro enfrentando grande volume de chuvas - esse trabalho tem sido bastante prejudicado, e conseqüentemente maior solicitação da Ceturb e das pessoas que utilizam o trânsito.

O SR. PRESIDENTE -(MARCELO SANTOS) - Muito obrigado, Sr. Antônio Carlos Santos.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO - Agradecemos ao Secretário Antônio Carlos dos Santos, que aceitou o nosso convite para estar nesta Comissão representando o Prefeito Municipal de Cariacica.

Não é novidade para ninguém - já dissemos para o Secretário e voltamos a repetir - que os Municípios de Cariacica e Viana são os que mais sofrem com esse problema. Sr. Secretário, V. Sª sabe há quanto tempo a Prefeitura Municipal de Cariacica transferiu a gerência do transporte coletivo para a Ceturb?

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS - Não tenho essa informação. Apenas sabemos que foi encerrado o período de concessão, e que estamos trabalhando nisso. Poderia mandar essa informação para V. Exª.

O SR. HELDER SALOMÃO - O Sr. Deputado Marcelo Santos já perguntou de uma outra maneira, mas V.Sª acha que essa transferência para a Ceturb traz prejuízos para o município? O município não ter nenhuma forma de participar mais diretamente nessa gerência traz prejuízos? É por isso que a Prefeitura quer retomá-la?

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS - A Prefeitura entende que o serviço que está sendo prestado não está atendendo. Então, é necessário que se faça uma avaliação – o que estamos fazendo - para ver qual a melhor maneira de retomar. A retomada já é praticamente ponto pacífico. Teríamos apenas que ver a melhor maneira de fazer essa retomada. Entendemos que à Prefeitura não interessa que o transporte coletivo seja administrado pela Ceturb unicamente. Uma das opções existentes seria o trabalho em conjunto, Ceturb e Prefeitura.

O SR. HELDER SALOMÃO - Em relação às obras do Sistema Transcol, a situação viária do município, quais são os problemas mais sérios que o município tem em relação à não pavimentação de ruas do Transcol e como tem sido a relação da prefeitura com a Ceturb para que isso seja minimizado ao longo deste governo?

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS - A Ceturb tem feito as solicitações e a Prefeitura tem procurado melhorar isso. Temos um setor que vai resolver esse problema agora, que é de Graúna até Modelo, onde existe a linha de ônibus Graúna – Santa Rosa – Modelo – Vila Prudêncio. Quando chove nesse trecho, os ônibus não sobem. Tem que ir ao local, fazer uma recuperação, colocar escora. Esse trecho será pavimentado. Já está na programação, já fizemos toda parte de manilhamento e drenagem. Agora estamos aguardando apenas que haja uma trégua na chuva para podermos iniciar esse trabalho.

Na parte de Sertão Velho/Duas Bocas, que é uma zona rural, têm tido problemas: quando há chuva o transporte é interrompido. Nesse período grande de chuvas tivemos uma interrupção do trecho de Nova Rosa da Penha I e II, no tobogã, onde passam os ônibus, e isso já foi resolvido também. Então,

não há interrupção de tráfego numa demanda de tempo maior quando chove. Temos procurado resolver esse problema junto à Ceturb, para evitar que haja problemas para os moradores.

Às vezes, alguns casos as empresas informam que não podem atender e vamos ao local ver. Quando fazemos a vistoria e verificamos que há condição de tráfego, comunicamos esse fato para a Ceturb, para que faça uma vistoria, e obrigue a empresa a colocar as viaturas para atender ao pessoal.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Secretário, uma última pergunta. Sabemos que a manutenção das vias pavimentadas pelo sistema Transcol cabe aos municípios, no caso. Como a Prefeitura tem trabalhado para a manutenção dessas vias que foram pavimentadas ao longo dos últimos anos? Como a Prefeitura tem atuado para preservar, conservar essas vias? Como está a situação dessas vias que hoje são pavimentadas e que servem ao sistema Transcol no município?

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS – Desde o primeiro dia da administração Aloísio Santos iniciamos o trabalho de recuperação de vias. Nos lugares onde tínhamos feito levantamento, nos lugares onde havia os maiores problemas – Flexal e Porto Novo - fizemos esse trabalho. Com o passar do tempo verificamos que ao fazer a recuperação das vias pavimentadas com o asfalto, o chamado tapa- buracos, quando chovia vários pontos apresentavam os mesmos problemas.

Com esse convênio entre Prefeitura e Petrobras, solicitamos à Petrobras um estudo para verificar e informar a solução para essas ruas de maior tráfego que estavam deteriorando muito fácil. Porque o asfalto tem uma vida útil; depois de determinado período - são dez anos e em alguns casos até antes, dependendo do tráfego - esse asfalto começa a deteriorar. Não estávamos acompanhando isso. Foi sugerida, e feito em Cariacica, a utilização de um microrrevestimento asfáltico, que é um polímero aplicado por um equipamento que faz essa recuperação e evita a deterioração da pavimentação.

Temos hoje ainda um sério problema em Cariacica que são os caminhões de transporte de carga pesada, que transportam principalmente granito. Algumas ruas, como por exemplo a Avenida Espirito Santo, que liga Jardim América a Bela Aurora - que também recebe o tráfego pesado de sucata da empresa Belgo Mineira - essa avenida está bastante deteriorada, embora tenhamos aplicado esse tratamento. Isso porque o subsolo não está suportando. A carga que recebe é maior do que aquela para a qual a avenida foi projetada.

É um outro problema que está sendo estudado para chegarmos a uma solução. Além disso temos equipes de recuperação de pavimentação de bloquetes, de paralelepípedos e duas turmas de manutenção de vias com escoras, terra e argila para os locais onde não há pavimentação.

Existe, por exemplo, V. Exa conhece bem, aquele trecho do Motel Mila, que vai para Cangaíba, que é um trecho que foi pavimentado na administração do ex-Governador Max Mauro e ele acabou. Hoje nós fizemos a regularização, já estamos fazendo os acessos para o bairro Campo Verde e Cangaíba, fizemos já aquela descida do Carmelo , estamos com base na descida do bairro Planeta e a seqüência é completar esse trecho que é o maior deles.

A Prefeitura tem umas equipes trabalhando nisso. Mas, como disse no início, quando chove – e isso não ocorre só em Cariacica, mas também em Vitória, em Vila Velha – ainda temos muitos buracos na região, porque quanto maior o tráfego maior o problema. Principalmente onde o tráfego é pesado os buracos aumentam. Estamos trabalhando, tampando os buracos, mas com chuva asfalto não combina. Estamos tendo alguns problemas para fazer essas recuperações.

O SR. HELDER SALOMÃO – Inclusive, aquele trecho até Cangaíba é importante para aquela região porque envolve vários bairros. O ano passado tivemos uma assembléia com os moradores na escola onde o Senhor esteve presente representando a prefeitura.

Tem um outro trecho em Cariacica, um trecho grande, que é a Rua Filomeno Matos que liga Porto de Cariacica a José Sete e a BR 101, Bairro Porto Belo. E em contato com lideranças locais no ano passado, os moradores apresentaram documentações que provam que no Governo Albuíno de Azeredo no ano de 1994 foi colocado uma placa no bairro para que a obra fosse iniciada. Passou o Governo Albuíno de Azeredo, passou o Governo de Vítor Buaiz, passou o Governo de José Inácio Ferreira, já estamos no Governo de Paulo Hartung e o dinheiro não foi aplicado pelo Estado como havia sido anunciado, inclusive com uma placa com foto. Tivemos a informação de que a prefeitura poderia pavimentar essa via, inclusive isso consta do plano de obras da prefeitura.

A minha indagação, segundo a informação que tive na Ceturb, essa obra não é possível ser integrada ao Sistema Transcol enquanto não for pavimentada. Quero saber se de fato está previsto a realização dessa obra ainda este ano?

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS – Com essas emendas dos recursos que foram colocados no orçamento do Estado para Cariacica, o Sr. Deputado Marcelo Santos citou no início, com esses recursos faremos não somente a Filomeno Matos como a ligação da Filomeno Matos com a principal de Porto Belo I, saindo em Nova Rosa da Penha, que é a ligação de Nova Rosa da Penha com Cariacica.

Esse trabalho deveria ter sido iniciado, infelizmente com as chuvas estão prejudicados, mas a nossa programação é de no final de maio estarmos trabalhando nesse trecho.

O SR. HELDER SALOMÃO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Informamos ao Sr. Deputado Helder Salomão: colocamos no orçamento do Estado, já está sendo assinado o convênio de cooperação técnico-financeiro com o Governo do Estado através das nossas emendas, conseguidas por este Deputado, a pavimentação da Rua Filomeno Matos - não somente essa, mas demais ruas no Município de Cariacica somando um total de três milhões, setecentos mil reais de emendas conseguidas, além de oitocentos e dez mil que o Governo já colocou à disposição. (Pausa)

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom –dia, Presidente desta Comissão, Sr. Deputado Marcelo Santos; Sr. Deputado Helder Salomão; Sr. Antônio Carlos Santos, Secretário Municipal de Serviços Urbanos do Município de Cariacica e todos que nos assistem.

Sr. Deputado Marcelo Santos, há poucos dias fizemos um pronunciamento nesta Casa dizendo que temos um grande desafio este ano. Os Parlamentares que compõe este Poder têm que ter uma responsabilidade de construirmos uma agenda para debatermos assuntos maiores de interesse da sociedade.

Quais seriam esses assuntos? O Partido Liberal está visitando os setenta e oito municípios fazendo o diagnóstico sócio-econômico, político, e estamos assustados com o que estamos encontrando no interior do Estado.

Visitamos a região sul, principalmente a região do Caparaó, e nos deparamos com uma pobreza que até então não tínhamos uma total visão. Os municípios do interior do Estado estão, de certa forma, abandonados. Seus jovens sem perspectivas, o grau de desemprego é muito grande. Sabemos que essa é uma herança dos últimos anos pelas não políticas feitas pelos últimos governantes.

Estou falando do sul, como poderia dizer o norte- historicamente o norte sempre foi mais pobre que o sul- para chegarmos à Grande Vitória. Não tenho dúvida a respeito de quais soluções que o poder público tem que apresentar, e com urgência máxima.

Primeiro, como disse o Sr. Deputado Marcelo Santos, uma descentralização econômica. Não dá para convivermos com poucos municípios, uma riqueza evidente, e a maioria dos municípios com uma pobreza total.

Não dá para termos empresas que só tem uma sede fiscal no Município de Vitória, e os municípios que até compõem a Grande Vitória como Cariacica, Viana e até Vila Velha terem um grau de pobreza quase que total. Isto tem que ser revisto, temos que fazer essa intervenção, Sr. Deputado Helder Salomão.

Primeiro, é inexplicável o porquê da Região Metropolitana não sair do papel. É inconcebível não termos políticas públicas inerentes aos municípios que compõem a Região Metropolitana. Acho que a única solução para esta questão do transporte rodoviário, é uma política integrada com os municípios que compõem a Grande Vitória.

Estes dias os jornais de novo colocaram em foco a questão do transporte coletivo. Continua uma insatisfação, apesar da boa vontade dos empresários. Até por que os empresários dizem que apenas operacionalizam o sistema que é pensado pela Ceturb, que é o órgão gestor.

A Ceturb também coloca que está fazendo o seu planejamento, tem novos projetos, pensa em construir novos terminais, novas linhas serão criadas, haverá um remodelamento do sistema, novos horários para terminar com estas reclamações.

Então de novo, Sr. Deputado Helder Salomão, a população mais carente tem pedido socorro. Faço uma pergunta, até porque temos aqui um representante dos empresários que compõem o sistema, a quem interessa esse sistema que está a cada dia esvaziando-se? Esta é a verdade!

Hoje a população se defende: anda a pé, anda de bicicleta, anda de outros veículos não autorizados, de repente andará de balão, de avião, pegar carona em aviões para se locomover para o trabalho, porque o sistema está se

auto mutilando, há uma exterminação do sistema. Hoje são doze milhões de pessoas por mês, já tivemos quinze milhões.
A quem interessa essa destruição do sistema? Garanto que não interessa aos empresários, que eles também têm o interesse do lucro, não interessa a sociedade e a ninguém. Por que então não resolvermos gradativamente todos esses problemas? É até justificável o início de um governo termos um momento de aprendizado; é justificável alguns projetos estarem sendo elaborados e estarem em andamento. Mas não é justificável não termos um problema não sendo resolvido. Aliás, existem vários problemas que inclusive poderíamos enumerá-los.

Qual o nosso objetivo quando propusemos esta CPI? Ajudar a construir soluções para resolvermos parte desses problemas a curto, médio e longo prazos. Isso nos deixa angustiados, Sr. Deputado Marcelo Santos, porque qualquer pesquisa que fizermos - faremos algumas diligências de surpresa nos terminais para ouvirmos aqueles que utilizam o sistema – saberemos que não existe satisfação dos usuários. Pode ter havido alguns avanços, até concordamos. Há boa vontade? Há. Mas, o nosso interesse é que resolvamos de uma vez por todas a questão do transporte coletivo, que atinge principalmente o desempregado e aqueles que têm uma menor remuneração neste Estado.

Faremos duas perguntas até objetivas. O Senhor está à frente da Pasta de Serviços Urbanos no Município de Cariacica. Os senhores fizeram alguma pesquisa para medir o grau de satisfação da população daquele município, isto é, chegaram a fazer alguma pesquisa?

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS - Essa pesquisa está sendo contratada.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Falamos da Região Metropolitana, que é muito urgente – só para darmos um exemplo dos absurdos que acontecem no Estado - porque existe uma rodovia planejada que liga os Municípios de Viana, Cariacica e Vila Velha, que é a BR 447 Leste-Oeste; e essa BR poderia desafogar muito o trânsito na região não só de Cariacica, mas de Vila Velha também, tirando todo o fluxo da Rodovia Lindemberg, da via expressa. O Senhor tem notícias a respeito dessa BR se há algum projeto em nível federal e em nível estadual? Sempre vemos na mídia que essa é uma obra muito prioritária.

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS - Temos a informação de que ela está com solicitação de recursos ao Governo Federal. Também sabemos que tínhamos a duplicação da Rodovia do Contorno e já existia recurso do Governo Federal para a execução do serviço e até hoje estamos aguardando os serviços que foram paralisados na atual administração federal. É uma rodovia que tem um tráfego intenso e acontecem acidentes quase diariamente. Não sabemos como isso se procederá.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Acreditamos e temos convicção de que essa BR poderia resolver em muito os problemas de transporte não só do sistema coletivo mas também em relação à vida dos cidadãos.

De certa forma o Município de Cariacica abdicou de gerenciar o transporte em seu território e também abdicou do ISS que seria gerado até pelo gerenciamento próprio e também de outras entidades que gerenciam. Está havendo a contrapartida da Ceturb ou do Governo do Estado na melhoria de obras viárias não pavimentadas, até porque Cariacica é o Município mais penalizado e onde o sistema tem maiores dificuldades de locomoção no dia a dia. Existe essa contrapartida da Ceturb para ajudar a pavimentar essas vias?

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS – Não temos notícia disso. Inclusive, Sr. Deputado Cláudio Thiago, gostaríamos de acrescentar que, tendo em vista as interligações, fizemos a pavimentação do trecho de Vila Rica até Santo André, uma rua que liga Viana à Região de Vila Bethânia; liga Viana a Cariacica, saindo e chegando a campo Grande, que é mais ou menos paralela a essa estrada que está sendo projetada para ser executada. O Prefeito Aloísio Santos, preocupado com essas interligações, já concedeu a autorização e fizemos essa ligação. Hoje o morador de Viana pode sair da BR antes da Braspérola, entrando por Vila Bethânia, saindo em Vila Rica, passando por Flor do Campo, Santo André e saindo em Campo Grande.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Perfeito.

Sr. Presidente desta CPI, Deputado Marcelo Santos, voltamos a reiterar que o nosso maior objetivo é ajudarmos a construir um serviço público que atenda à sociedade com preços justos. E que aquelas empresas que investem no sistema tenham um lucro real e não abusivo. Sabemos que o capital tem que ter também sua remuneração, a sua lucratividade e “perseguimos” isso. Percebemos que se não houver a união de todos da sociedade estaremos vendo a “morte” de um sistema com consequências danosas principalmente para a população carente. Este é o nosso intuito de estarmos debatendo, refletindo e construindo propostas a serem apresentadas ao final desta CPI, ouvindo com respeito aqueles que fazem a política e o trabalho no sistema de transporte coletivo neste Estado, principalmente na região da Grande Vitória. (Muito obrigado!)

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Agradecemos ao Secretário de Serviços Urbanos e Transporte do Município de Cariacica, Sr. Antônio Carlos Santos, pela contribuição a nós oferecida nesta CPI.

Gostaríamos que a partir do momento em que tiver sido realizada a pesquisa junto aos usuários do sistema - está sendo solicitada a qualidade do referido sistema e a demanda que é gerada, se atendida ou não - que o Município, se possível, nos informasse para que esta CPI tenha a noção exata de qual é a realidade do sistema de transporte coletivo no Município de Cariacica.

Existem diversas reclamações na CPI e no próprio município, como afirmou o Nobre Secretário, de que existe uma má prestação de serviços, principalmente no Município de Cariacica; aumentando, assim, a demanda na prestação dos serviços, ampliação de linha de ônibus e a ampliação de ônibus em suas linhas para que possamos atender à população que é a segunda maior do Estado.

Lembramos também ao Secretário que, com os recursos que conseguimos destinar ao orçamento do Estado para o Município de Cariacica, o Governador Paulo Hartung nos autorizou para que pudéssemos firmar o

convênio com a cooperação técnica e financeira do Município para que as vias de pavimentação, incluindo também algumas vias que são utilizadas pelo próprio sistema transcol sejam pavimentadas, fazendo com que o Município aumente a pavimentação de quarenta mil metros quadrados, chegando a sessenta mil metros quadrados mês.

Obrigado, Sr. Secretário Antonio Carlos Santos pela participação nesta Comissão. O Sr. Antônio Carlos Santos pela participação em nossa Comissão Parlamentar de Inquérito, se desejar ainda poderá usar da palavra.

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANTOS - Queremos agradecer o convite e nos colocarmos à disposição tanto em Cariacica, e havendo necessidade voltarmos perante esta CPI para prestar quaisquer esclarecimento.

Dia 12/05/04 Sexta Reunião Ordinária

Depoentes – Guerino Dalvi

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - O convocado desta CPI que visa apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e ou promoção inclusive na fixação do valor da tarifa, além de investigar as condições de qualidade no atendimento do transporte coletivo da Grande Vitória- Transcol, é o Sr. Guerino Dalvi, ex-Secretário Geral do SETPES.

Solicito a Secretaria que encaminhe o Sr. Guerino Dalvi ao assento, para que possamos iniciar os trabalhos da CPI.

Sr. Guerino Dalvi, muito obrigado por estar participando e atendendo a convocação da CPI.

Efetuaremos alguns procedimentos de praxe.

O Sr. jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. GUERINO DALVI - Juro.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Sr. Guerino Dalvi informe sua filiação, qualificação e endereço.

O SR. GUERINO DALVI - Filiação: Domingos Dalvi e Luiza Callegari Dalvi; casado; RG: 1181-OAB; bacharel em Direito; endereço: Rua Caetano Vello, nº 05, Mata da Praia, Vitória-ES.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Muito obrigado pelas informações.

Daremos início às perguntas feitas ao ex-Secretário Geral do SETPES, Sr. Guerino Dalvi.

Convido o Sr. Luiz Carlos Moreira para assumir a presidência dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Vou suspender esta reunião, pelo tempo necessário, para que a nossa Secretaria entre em contado com os outros dois Deputados membros desta CPI, que estão ausentes, para que compareçam a este Plenário.

(Suspende-se a CPI às 10h35min, sendo reaberta às 10h42min)

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Bom -dia ao Sr. Guerino Dalvi.

Gostaríamos de dar continuidade aos trabalhos da CPI do Transcol solicitando ao Sr. Guerino Dalvi que faça um breve relato das atividades de todas as empresas de ônibus que servem ao Sistema Transcol.

O SR. GUERINO DALVI – Agradeço esta oportunidade. Entendo que uma CPI, uma vez criada, deve contribuir de modo bastante profissional e com bastante clareza em todas as observações que têm que ser feitas para a melhoria desse sistema que ainda não está totalmente consolidado.

O Transcol, como todos sabem, ou se alguns não sabem, teve seu início na década de oitenta, quando a EBTU, que era uma empresa Federal, iniciou um trabalho de melhoria nas cidades brasileiras. Era a Empresa Brasileira de Transporte Urbano – EBTU. Ela tinha um adendo que o CPM – Cidades de Porte Médio, em que a Grande Vitória estava incluída, e através de financiamento do BIRD, Banco Interamericano de Desenvolvimento, financiava esses projetos e inclusive financiava as obras que seriam executadas.

Fizeram um estudo através do Instituto Jones dos Santos Neves, que criou também um núcleo para executar o serviço de transporte, especificamente, que era a Aglurb, e desenvolveu todos os estudos para implantação do Transcol.

Enquanto isso as empresas faziam, na época, o transporte direto de cada município da Grande Vitória para Vitória. Era Cariacica para Vitória, Serra para Vitória, Vila Velha para Vitória, que os senhores lembram, eram as empresas Alvorada; Planeta de Cariacica, e a empresa Serrana da Serra. Todo esse transporte era feito por empresas que vinham até o centro de Vitória, e de lá pegavam, se precisassem se locomover, outro ônibus para chegar ao destino, se fossem usuários.

Depois desse estudo elaborado do Sistema Transcol, financiado pelo BIRD e o Tesouro Nacional, o BIRD retirou-se depois de concluído o estudo, não mais financiou. Criou-se a Ceturb, que estava criada como empresa mas não tinha recursos para desenvolver a construção dos terminais, e procurou recursos no BNDES e obteve os recursos necessários para construção dos terminais rodoviários necessários para o Transcol.

O tesouro estadual deveria contribuir com uma contrapartida, e assim foi feito. Criaram-se os terminais e o sistema estava pronto, em condições de funcionar. Convocaram então as empresas operadoras, esse é que achamos ser o ponto fundamental, que resistiram muito em participar desse novo sistema porque era uma situação inusitada, era a primeira que seria aplicada no Brasil, com terminais, as linhas alimentadoras, as linhas troncais, um sistema que ainda não tinha uma experiência no Brasil. As empresas entenderam que participar de um programa desse seria muita temeridade, porque os investimentos poderiam não dar retorno ao sistema.

O que fez o Estado? O Estado comprou cento e vinte ônibus troncais, esses ônibus Padron, com três portas e maiores, para fazer as ligações entre os terminais. Criou-se a empresa União, que era a empresa que operava esse sistema, e as empresas assim mesmo criaram obstáculos para ingressar. O

que fez o Governo? Interveio nas empresas, isso pode ser levantado através da imprensa local da época, que deve ter todos esses registros no seu arquivo.

As empresas resistiram a isso, houve a intervenção nas empresas que foram obrigadas a participar do Sistema Transcol. Não houve uma iniciativa das empresas, elas foram obrigadas a participar desse projeto Transcol, tem registro na imprensa, registro em atas e em quase todas as reuniões que foram feitas.

Uma empresa que foi a Planeta, teve a intervenção com durabilidade de mais de um ano e com interventor da empresa, ela teve que participar também desse novo projeto. As demais empresas entenderam que era viável, que dava para entrar no sistema e participaram. A empresa Planeta participou com a anuência, é claro, do interventor. Depois de um ano o proprietário Floriano Mendonça, de saudosa memória, entrou no processo do Transcol.

Esse foi o início do Transcol. Reparem bem que as empresas foram obrigadas a entrar, não pediram. Foram obrigadas a entrar. A partir daí, o Transcol começou a funcionar com algumas deficiências, alguns terminais que não existiam ainda em Campo Grande. Não havia e não há ainda em São Torquato, isso obriga a muitos passageiros mesmo que queiram vir apenas para Vitória, pagar uma passagem integral, como os bairros de Paul, Argolas e Sagrada Família.

Esses passageiros quando se deslocam para o centro de Vitória têm que pagar uma tarifa integral, e aqueles que se dirigirem aos Municípios da Serra e de Vila Velha podem fazer o transbordo no terminal de Dom Bosco, que foi criado provisoriamente há cerca de dezoito anos, continuando como provisório funcionando ainda como terminal.

É lamentável a situação em que funciona esse terminal, por ser um terminal muito pequeno e de difícil controle aos usuários. Para que os Senhores tenham uma idéia, para as pessoas ingressarem no terminal, em frente do mesmo tem um sinal luminoso. Quando o ônibus sai para entrar na Avenida Vitória, fica entre a portaria do terminal. Do outro lado está o Colégio Salesiano. Imaginam o que acontece. Entram todos os passageiros que quiserem sem pagar qualquer coisa.

O Terminal Dom Bosco é provisório e existe até hoje em condições lamentáveis. Seria até curioso se esta CPI resolvesse visitar esse local para ver como funciona, lá se tem de tudo, desde vendas de bebidas alcoólicas a outras coisas que não me atrevo a dizer nesta CPI para evitar qualquer compromisso futuro de ter que provar. Mas V.Exªs entendem o que pode haver lá dentro. Na verdade é um terminal que não serve como tal para o sistema Transcol.

Há necessidade de um terminal principalmente em São Torquato que atenderia os bairros de Jardim América, Paul, Argolas e Sagrada Família. Não podemos entregar o bairro de Jardim América ao terminal de Campo Grande porque o passageiro estaria fazendo uma viagem negativa. Isto é, ele quer vir a Vitória e estaria indo a Campo Grande. O passageiro não aceita e nós não queremos que ele faça essa viagem negativa. O passageiro tem o direito de fazer a sua viagem para onde quiser.

No início da implantação dos terminais teve essa resistência. Está falho. O sistema todo têm ainda falhas. O terminal de São Torquato, é necessário para a integração completa de todos os passageiros da Grande Vitória.

É o que eu tinha a dizer, nessa primeira fala.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Antes de darmos início às perguntas, gostaríamos que o senhor fizesse um breve relato sobre a Lei de Concessões, a Lei 5.720.

O SR. GUERINO DALVI – A Lei de Concessões nº 5.720, foi aprovada nesta Casa e nós a cumprimos. Os Órgãos gestores, também a cumprem. É do conhecimento de todos, que hoje estamos sujeitos a uma ação popular, contra esta lei e uma ADIN, que é interpelando, senão me engano ao Tribunal de Justiça do Estado, para a declaração da inconstitucionalidade da lei. Foram citadas todas as empresas no sistema, todo o conselho da Ceturb . A Prefeitura de Vitória não entra, porque o sistema é outro. O DERTs que também tem o sistema intermunicipal que foi abrangido por essa lei. Foram todos citados e todos estão apresentando sua defesa como também a Ceturb, está apresentado a sua defesa contra a ação popular e contra a ADIN que vai direto à inconstitucionalidade da lei.

Os órgãos gestores cumpriram essa lei e elaboraram um aditivo ao contrato, com a prorrogação dos 15 anos que a lei concedeu. Lei essa que foi aprovada nesta Casa, e sancionada pelo Governador da época, que era o Sr. Víctor Buaiz. Não há o que fazer, a não ser cumprir a lei.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Concedemos a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão, para fazer as suas perguntas.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Presidente, Srs. Deputados, representantes dos SETPES, a quem agradecemos a presença, nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, registramos que essa CPI tem a tarefa de apurar possíveis irregularidades nos contratos de concessão e permissão, inclusive, na fixação do valor das tarifas, além de investigar as condições da qualidade de atendimento do transporte coletivo na Grande Vitória, o Sistema Transcol.

Antes de perguntarmos, concordamos com um dos pontos que o Senhor explanou, há pouco, que é a necessidade de aperfeiçoar o Sistema Transcol. Sobre essa questão específica do terminal, na região do bairro São Torquato, conhecemos muito bem essa região, até porque moramos no bairro Bela Aurora, por vinte e quatro anos e há cinco anos moramos no Município de Cariacica, no bairro de Campo Grande. Aquela região limítrofe dos Municípios de Cariacica, Vila Velha, grande parte exclui-se do Sistema Transcol. Sabemos que isso precisa ser corrigido, até porque cresce a demanda e o Sistema Transcol ainda não conseguiu adequar-se aos novos tempos. Somos daqueles que acham que o Sistema Transcol trouxe algumas facilidades para os usuários. Mas, também, destacamos que ainda carece de algumas alterações e de mudanças, para que o povo tenha um serviço de melhor qualidade.

O Senhor falou sobre a lei de concessão e permissão, que é a Lei n.º 5720. Recebemos, no ano passado, uma documentação que nos foi oferecida pelo Ministério Público, com indícios de que o trâmite desse Projeto de Lei que resultou na Lei n.º 5720 padece de algumas irregularidades.

Gostaríamos de saber se o Senhor tem informação de alguma irregularidade ou problemas na tramitação dessa lei, nesta Casa? O Senhor tem alguma informação? Porque o que nos chegou é que o processo sofreu

algumas mudanças, nesta Casa. O Senhor tem essa informação, se o SETPES participou ou não desse momento?

O SR. GUERINO DALVI - Não tenho conhecimento de que houve algum problema nesta Casa. O que diria é o seguinte: a lei é extensa e trata de concessões. Em seu artigo n.º 52 faz referência às prorrogações. Justifico esse artigo pelo seguinte fato: a Constituição Federal de 1988 estabeleceu a necessidade das licitações das concessões. As concessões ou as permissões que as empresas possuíam, essas empresas que operavam - como afirmei inicialmente - dos Municípios de Cariacica para o de Vitória, de Serra, de Vila Velha para o de Vitória, já possuíam um termo de permissão; termo de concessão já anterior à Constituição concedido pelo Detran. Empresas que operavam com concessões concedidas pelo Detran, anterior à Constituição de 1988. Elas estavam com ato jurídico perfeito e acabado. A Constituição respeita os atos jurídicos e acabados. O Estado já possuía concessões anteriores concedidas pelo Detran, à época.

Hoje, o Dertes é o gerenciador dos transportes intermunicipais de longa distância e a Ceturb administra o intermunicipal da Grande Vitória. Elas já possuíam. É por isso que o Estado, como afirmei anteriormente, obrigou-as - porque já operavam o Sistema - a aceitar o Sistema Transcol. Não tiveram a iniciativa de se candidatarem a ser administradores. O Estado obrigou-as, mediante a intervenção que fez em todas as empresas que operavam esses sistemas isolados de cada município.

O SR. HELDER SALOMÃO – Tivemos depoimento aqui, nesta CPI, no ano passado, do ex-Presidente da Ceturb, o Sr. Tarcísio Vargas. E ele alegou, de forma muito clara é nítida para esta CPI, que não aceitou assinar o projeto de lei e nem a concessão e permissão por 25 anos sem que fosse feita uma licitação. Estranhamente, ele foi exonerado do cargo, exatamente após essa decisão ter sido tomada.

Esse é um fato. O outro fato é que o projeto de lei chegou a esta Casa sem o Artigo 52. Ele foi incluído por uma emenda da Mesa Diretora. Inclusive, há contestações a esse respeito, porque o entendimento é que uma emenda como essa não pode ser de iniciativa da Assembléia Legislativa. Embora isso não caiba diretamente ao Senhor mas a informação e a análise que temos é que de fato o processo foi apressado aqui. Temos todo o trâmite que foi feito nesta Casa e a iniciativa foi tomada pela Mesa Diretora para garantir que houvesse a prorrogação. O problema é que, com essa prorrogação aprovada nesta Casa, ao nosso ver, sem o respaldo constitucional a Assembléia Legislativa prorroga sem licitação ali.

No mínimo, entendemos que há algumas questões que precisam ser melhor aprofundadas. Precisam ser mais bem aprofundadas. Diria que esse depoimento do ex-Presidente da Ceturb, que esclarece que após a denúncia dele em assinar a iniciativa da permissão e da concessão foi exonerado. E aí o projeto chega à Assembléia Legislativa e é a Mesa Diretora que toma a iniciativa. Queria saber se houve algum diálogo do Setpes com a Assembléia, naquele momento, para que esse artigo fosse incluído, ou se não houve, se foi iniciativa da Mesa?

O SR. GUERINO DALVI – Em primeiro lugar, quero responder o seguinte: o Sr. Tarcísio Vargas foi presidente da Ceturb, aliás foi um bom presidente. Não tinha a prerrogativa de assinar leis sancionadas pelo Governador. Só os secretários de Estado é que têm a prerrogativa de assinar as leis, quando o Governador as sanciona. Então, essa afirmativa de não ter assinado ou de ter assinado não tem sentido.

O SR. HELDER SALOMÃO – É. Digamos que ele não concordou com essa...

O SR. GUERINO DALVI – É. Digamos que ele dizendo, não assinou é porque não concordou. Mas ele não tem a prerrogativa de assinar. Não compete a nenhuma entidade, quer seja autárquica, quer seja empresa pública, assinar leis junto com o Chefe do Poder Executivo.

Quanto à tramitação na Assembléia da lei que foi proposta pelo Executivo, com o acréscimo dessa emenda, desconheço qualquer irregularidade em relação à interveniência de quem quer que seja para que isso fosse feito. Não conheço, não sei e posso dizer que não participei de qualquer iniciativa nesse sentido. Não sei, e acredito que não tenha havido.

O SR. HELDER SALOMÃO – Quero registrar que as emendas apresentadas pelo atual vice-Governador, o ex-Deputado Lelo Coimbra para retirar o artigo 52 foram rejeitadas e além de outras emendas da Bancada do Partido dos Trabalhadores nesta Casa, na época.

A questão de fundo é perguntar a quem interessava, à época, a aprovação desta lei com a inclusão desse artigo e garantir a concessão e permissão sem ter havido, de fato, um processo de licitação. Já houve alguns esclarecimentos nesta Casa feitos por alguns depoentes que mostram a ilegalidade do processo como foi conduzido.

Não insistiria mais nesse tema, mas colocaria uma outra questão. Recebemos nesta CPI representantes do Sindicato dos Trabalhadores. Ouvimos inclusive as duas partes: ouvimos ex-diretores e os trabalhadores, e especialmente os que são liderados pelo Mazzoni afirmaram que há muitos acordos, chegaram a usar a expressão “conchavos”, entre o Setpes, em alguns momentos a Ceturb, em outros até com o Sindicato dos Trabalhadores. Chegaram a acusar alguns ex-presidentes e ex-diretores de terem formulado junto ao SETPES algumas propostas que resultaram em prejuízo para o Sistema Transcol, para os trabalhadores...

Quero perguntar ao Senhor, já que sabemos que está há muito tempo atuando no SETPES, se essas acusações feitas nesta CPI em algum momento, de fato, elas ocorreram. Se houve acordo entre o SETPES e o Sindicato dos Trabalhadores com objetivo, inclusive, de majorar – porque também foi feita essa acusação aqui – a tarifa, o preço da passagem. Segundo acusações feitas aqui, até greve de trabalhadores aconteceram combinadas entre o SETPES e os trabalhadores, para que os empresários do sistema conseguissem algumas vantagens. Isso foi dito aos Deputados desta CPI e o que queremos ouvir do Senhor é se essas acusações, dentre outras que posso retornar na pergunta seguinte, de fato ocorreram, se tem conhecimento, se o Senhor participou ou se essas acusações são infundadas. É isto que queremos ouvir do SETPES.

O SR. GUERINO ZANON – Estou no SETPES desde janeiro de 1995. Agora houve uma mudança de função e sou Assessor de Relações Institucionais do SETPES, assessor para me relacionar com as nossas entidades superiores ao SETPES, como a Federação, a NTU, a Confederação dos Transportes e os órgãos públicos de modo geral. Afinal de contas, somos concessionários e temos que ter constantemente que conversar com os nossos órgãos públicos. Estou agora no exercício dessa função.

Estava presente à reunião da CPI, naquela sala lá de trás, quando ouvi os rodoviários fazendo acusações que reputo mais em relação àquela exacerbação que havia, naquela época, na luta entre os dois grupos do que propriamente acusações que por si só são acusações muito ridículas e graves. Citaram até o meu nome aí. Dei uma entrevista em seguida a uma emissora de televisão, que estava aqui fora, que ingressaria em juízo para que esse indivíduo provasse o que estava falando. Depois fui aconselhado até a não entrar em juízo porque o SETPES não queria de forma alguma interferir nessa disputa que estava entre os trabalhadores. E entrando em juízo é claro que já estava me manifestando já contra uma facção. E nós não tivemos o propósito de não tomar nenhuma iniciativa que indicasse uma posição do SETPES em favor de “A” ou de “B”.

Só me lembro de todas as negociações que fizemos, principalmente as salariais, onde varamos madrugadas negociando com a interveniência do Ministério Público do Trabalho, especialmente com o Procurador Geral do Trabalho, na época era o Sr. Levy Scatolini, que hoje ainda atua no Ministério Público do Trabalho. Tivemos discussões na DRT onde o nosso intermediador era o Sr. Ivo, não me recordo do sobrenome dele; e tivemos um dissídio coletivo do TRT. Lá fizemos a negociação.

As vantagens oferecidas aos trabalhadores sempre estiveram dentro de patamares razoáveis, na época, 4%; 4,5 %; 5%. A negociação que fomos obrigados a aceitá-la foi uma negociação feita dos trabalhadores com o Governador da época, Sr. Vitor Buaiz, que negociou com os trabalhadores a concessão do plano de saúde, do vale refeição e outros acréscimos que agora não me recordo. Ele nos ligou dizendo que gostaria que os empresários concordassem com a negociação. É claro que procuramos aceitar a orientação do Governador, oferecendo naturalmente os planos de saúde possíveis para que não houvesse uma majoração muito grande na tarifa. Oferecemos o vale-alimentação ou vale-refeição também dentro de patamares que não comprometessem a tarifa.

Por que não queremos comprometer a tarifa? Porque sabemos, temos consciência de que a majoração da tarifa nos tira usuários. Estamos hoje com uma proposta de âmbito nacional de reduzir os custos do sistema, para que a tarifa seja acessível a todos esses que andam a pé, de bicicleta, com risco permanente de serem atropelados e que não têm condições de pagar as tarifas.

A outra proposta, de iniciativa Federal da União junto com o Ministério das Cidades, de que temos que reduzir às gratuidades, porque as gratuidades encarecem a tarifa. Não é empresário e nem o Governo que pagam a gratuidade, é o pedreiro, é o ajudante de pedreiro, aquele inclusive que faz uma reforma numa casa e que nem vale transporte tem, é o desempregado, o camelô, é aquele que está na informalidade é quem paga essa tarifa. Então,

temos consciência plena de que a majoração da tarifa é prejudicial ao sistema. Estamos trabalhando no sentido de redução da tarifa reduzindo os custos do transporte.

Outra observação que acho interessante colocar aqui é que compramos o ônibus com todos os impostos incidentes sobre ele. O taxista, que logicamente é o condutor de um transporte que é destinado a quem tem uma melhor remuneração e renda familiar, esse é quem pode usar o táxi. E o taxista compra o táxi sem qualquer incidência de tributos, sem o IPI e com uma redução substancial do ICMS. O empresário de ônibus compra o ônibus com todos os impostos incidentes sobre ele. Sobre isso sugeriria que a CPI colocasse entre as sugestões para reduzir a tarifa, essa condição da compra do ônibus e da adaptação das cidades para dar prioridade aos ônibus. Hoje, sabemos que as cidades asfaltam avenidas e ruas com o objetivo de atender os automóveis.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Gostaríamos de solicitar que respondesse objetivamente às perguntas feitas pelo Deputados desta Casa, até porque temos questões regimentais de horário a cumprir. Gostaríamos que o Senhor fosse bastante objetivo nas suas respostas. Muito Obrigado!

O SR. GUERINO DALVI – Pois não.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Senhor Guerino Dalvi gostaria de concluir?

O SR. GUERINO DALVI – Não, já concluí.

O SR. HELDER SALOMÃO – Por hora, dou-me por satisfeito.

Passo a palavra para o Presidente e, depois, possivelmente voltarei a fazer algumas perguntas.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Agradecemos ao Sr. Deputado Helder Salomão.

A partir de agora, vamos adotar um sistema de rodízio nas perguntas para que não fiquem concentradas em apenas um Deputado.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Claudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom-dia ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, que preside esta CPI; ao Sr. Deputado Helder Salomão; aos funcionários da TV Assembléia, aos funcionários desta comissão; ao Sr. Ednaldo Loureiro, ex-Secretário de Administração; ao Sr. Guerino Dalvi, assessor do SETPES e a todos os presentes.

Vou fazer a minha primeira pergunta dando ênfase à questão da qualidade dos serviços prestados. No início do ano passado o presidente da Ceturb, Sr. Marcelo Ferraz, em entrevista ao jornal “A Tribuna”, de duas páginas, fez uma radiografia, uma avaliação do sistema como um todo. Lembro bem que ele que esteve aqui nesta CPI, disse que o sistema era uma terra arrasada. Palavras do presidente. Lembro que o Senhor também deu uma declaração dizendo que o sistema era gerenciado pela Ceturb e que os

Senhores eram apenas os executores, a parte operacional daquilo que era planejado pela Ceturb.

No transcorrer desse tempo o Secretário disse que iria implantar vários projetos, ações, fazendo algumas mudanças gerenciais com o objetivo de melhorar o sistema e, consequentemente, os serviços prestados.

A minha pergunta seria se o sistema realmente implantou alguns projetos, ações, ocorreram algumas mudanças nesse período para melhorar o sistema?

O SR. GUERINO DALVI – A Ceturb procurou melhorar alguma coisa, não tudo, em relação aos terminais, que eram na verdade tomados por camelos e outras pessoas que, inclusive, vendiam vale transporte dentro do terminal. Temos um posto de vende de vale transporte e pessoas estranhas também vendiam vale transporte dentro dos terminais. Avisamos à Ceturb e acredito, embora não tenha informações seguras no momento, que a Ceturb tenha tomados providências. Mas, na verdade, o que falta à Ceturb são iniciativas, de fato, para melhorar o Sistema Transcol. Uma delas já citei, que é o terminal de São Torquato, que não precisa ser um terminal de grande valores, pode ser simples, como vimos em Florianópolis, Santa Catarina, terminais bastante simples que não requerem grandes investimentos. O terminal de Campo Grande exigiu investimentos extraordinários por se tratar de um brejo, terra imprópria para construção. Houve uma movimentação de terra muito grande, retirando todo o lamaçal e colocado uma terra que fosse suficiente para sustentar o terminal e o tráfego de ônibus. Então, falta esse terminal de São Torquato, o que daria melhoria substancial para o transporte coletivo urbano.

Já fui usuário de ônibus, pois fui professor em jardim América e em Vila Velha, já usei bastante ônibus e sei que no horário de pico é impossível se ter um conforto dentro do ônibus; em lugar do mundo você tem. Mas, ainda há necessidade de intervenção na Ceturb, não apenas para punir as empresas, mas para garantir um serviço de qualidade para o usuário. É o que nós queremos.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Em relação ao assunto superlotação houve uma mudança por parte da Ceturb em seu planejamento nos horários dos ônibus? Ocorreu esta mudança com pesquisas vendo qual os melhores horários, os de pico? Pois a gente ainda percebe que apesar de ter havido alguns avanços, embora tímidos, ainda ocorrem muitas reclamações em relação ao horário e à questão da superlotação. É bem verdade que o sistema está com veículos mais novos, temos observado isso também; mas a questão principal hoje entendo que passa pela superlotação. O Senhor que conhece melhor o sistema, percebeu essas mudanças?

O SR. GUERINO DALVI – Houve mudanças. A Ceturb coloca hoje toda a frota disponível reserva nos horários de pico. Mas, há uma tendência curiosa entre os usuários. O interesses do usuário naquele momento não é o conforto, mas a rapidez. Ele quer chegar em casa o mais rápido possível, principalmente no final do turno. Ele quer chegar em casa rápido, porque quer estar com a família ou quer parar em algum lugar para ficar se distraindo com alguns companheiros. Então, o usuário tem esse interesse.

Eu até escrevi no nosso Jornal O SETPES uma crônica intitulada “Todos ao primeiro ônibus”. V. Exªs. observam que no ponto de ônibus todos querem entrar no primeiro ônibus que aparece; não querem esperar. O conforto para eles não é prioridade; querem chegar em casa rápido, ou chegar aonde vão rápido.

Então, há uma superlotação nos primeiros ônibus que saem para atender nesse horário. Infelizmente o Brasil não conseguiu colocar, como já foi proposto, uma intercalação de término e início de operação das nossas indústrias e comércio. Uma intercalação. A indústria dispensaria às 17h30min e o comércio às 18h, e assim sucessivamente. Os empresários não aceitam isso. Os empresários de outro segmento, é claro. Nós, do SETPES, dispensamos os nossos funcionários às 17h45min, porque eles terão oportunidade de pegar um ônibus que não está ainda no horário de pico. Mas, infelizmente, por questões que desconheço, as empresas do Brasil inteiro - não é só de Vitória não - não mudaram seus horários. Nós fizemos essa proposta e os órgãos públicos também já fizeram essa proposta. A NTP, que é uma ONG, também já fez essa proposta.

Não sei como convencer o usuário que ele não deve pegar aquele ônibus que já está lotado. Ele quer pegar, para ir mais rápido. A prioridade dele não é o conforto; é a rapidez.

O SR. CLAUDIO THIAGO - Minha opinião é que mais veículos precisam ser disponibilizados nesses horários. Acho que a política da CETURB - o senhor já falou que os carros reserva são utilizados - deveria ter um planejamento para adquirir mais carros reserva, para serem utilizados nesse horário, que não é característica apenas do Estado do Espírito Santo, como o senhor bem disse e nós temos essas informações. Mas também podemos propor algumas soluções a respeito de como resolver esses gargalos.

Obrigado, Sr. Presidente; obrigado, Sr. Guerino Dalvi.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Sr. Guerino Dalvi, o senhor concorda que começa a ser apurado o valor da passagem pela planilha de custas?

O SR. GUERINO DALVI – Sim, falei.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O senhor concorda que é assim que se apura o valor da passagem?

O SR. GUERINO DALVI – Sim.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O senhor já teve a oportunidade de ler o jornal “A Tribuna” de hoje?

O SR. GUERINO DALVI – Hoje, não. Só li “ A Gazeta”.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Vou tomar um tempinho do senhor para ler a Coluna Plenário, do jornal “A Tribuna” de quarta-feira, hoje, 12 de maio, com a matéria intitulada “Bengala”. Diz o seguinte:

> “O assessor do SETPES, Guerino Dalvi, tem travado uma batalha nos corredores da Assembléia para convencer os Parlamentares a votar contra a proposta do Deputado Luiz Carlos Moreira (PMDB), que concede passe livre nos ônibus aos policiais, bombeiros e agentes penitenciários. Esta semana, ele apareceu no Legislativo se apoiando numa bengala – no caso eu, Deputado - em conseqüência de uma queda, mas se manteve firme no discurso de que não existe gratuidade sem custo ao bolso dos usuários.”

Isso foi dito por V.Sa., em entrevista concedida semana passada, como também foi concedida pelo Sr. Marcelo Ferraz, representante da Ceturb.

O senhor concorda que as gratuidades aumentam o valor da passagem?

O SR. GUERINO DALVI – Aumentam.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Aumentam.

O senhor tem consciência de que existe um Projeto de Emenda Constitucional de nossa autoria, já aprovado em primeiro turno, para ser votado em segundo turno, concedendo gratuidade aos Policiais Civis e aos Militares, aos Comissários da Infância e Juventude e aos Oficiais de Justiça? O senhor tem conhecimento?

O SR. GUERINO DALVI – Tenho conhecimento.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Caso aprovado, o senhor acha que aumentará a passagem?

O SR. GUERINO DALVI – Aumenta a passagem. Não é necessário explicar por quê.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O senhor acha que aumenta.

No Governo José Ignácio, tiramos esse direito dos Policiais Civis, Militares, Oficiais de Justiça ,Comissários da Infância e Juventude e outros. O senhor se recorda que em votação nesta Casa suspendemos esse benefício que existia para essas categorias. Não é verdade?

O SR. GUERINO DALVI – É verdade.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Engraçado. Quando concedemos o benefício, aumenta a passagem. Se suspendemos o benefício, o que deveria acontecer? O bom-senso me diz que o valor da passagem deveria diminuir. O senhor sabe o que ocorreu nessa época?

Gostaríamos de deixar bem salientado aqui, apesar de o Sr. Deputado Helder Salomão não estar prestando atenção, e gostaria que os Srs. Deputados desta Casa estivessem bem atentos a isso, até por que iremos votar uma PEC em segundo turno e queremos crer que os Srs. Deputados que votaram em primeiro turno votarão também no segundo.

Qual o motivo? Nos recordamos muito bem. Suspendemos o benefício quando o Estado vive um momento de total insegurança. São assaltos, crimes. A todo o momento nos defrontamos com isso. Esse benefício, ninguém pode ter dúvida, só melhoraria as condições dessas categorias, aumentando a segurança no Estado. Mas engraçado que os representantes do SETPES só falam em planilha e em dinheiro.

E, o pior: quando suspendemos esse benefício, o senhor se recorda do que aconteceu logo em seguida? Aumentou a passagem. Como o senhor explica isso?

O SR. GUERINO DALVI – Além do famoso IPK – Índice de Passageiro por Quilômetro - temos os custos normais do sistema. O custo do sistema é dividido entre todos os passageiros pagantes. Quem decide não somos nós. Quem decide é o órgão gestor, que tem um conselho composto por todos os interessados, tanto empresários do setor da construção civil quanto empresários do setor de comércio, como a Famopes, representante dos usuários, como os estudantes, que constituem uma entidade bastante agressiva nesse ponto, e o custo que a passagem teve que ser reajustada por outros custos. É fato que há uma lembrança também, que nesta época houve um aumento exagerado no óleo diesel, e em função disso houve o aumento do custo, aumento do custo este que foi rateado em torno do IPK – Índice de Passageiro por Quilômetro – que deu o valor da passagem que foi aplicada mesmo com o aumento do IPK, com a redução das gratuidades.

E, V.Exª se recorda que a direção da Empresa de Correios e Telégrafos, empresa rentável, uma empresa que cobra a postagem da encomenda até a chegada ao seu destino, mas os carteiros tinham a isenção, como a tem até hoje em função de uma liminar concedida pela Justiça Federal sediada no Espírito Santo.

É uma injustiça porque quem é empregado não está pagando, é dever dos Correios, pela postagem que ele cobra, dar o vale-transporte para o carteiro entregar a carta. E ela se estendeu automaticamente a quem usava o uniforme dos Correios, a todos que usavam o uniforme amarelo e caqui ele acabou não se distinguindo quem era carteiro e quem não era carteiro.

Houve aumento de outros custos, a planilha hoje tem, não me recordo quantos, mas ela tem mais de uma dezena de custos do sistema que influi no custo da tarifa. Isso redundou em um aumento menor na época em função das gratuidades que foram suprimidas.

Digo a V. Exª que tenho um filho que é Comissário de Menores e trabalha no Fórum de Vitória, como Comissário de Menores, concursado, está trabalhando e tenho interesse que ele tenha gratuidade porque sei que irá redundar em um desencadeamento de outras PEC's que podem aparecer na Assembléia para voltar a gratuidade a todos que tinham.

Sabemos também que hoje a vida da população tem um acréscimo, hoje a longevidade é comum, eu estou com setenta anos e farei setenta e um este ano, e estaria incluído naqueles que têm direito à gratuidade. Não quero me valer dela e prometo nunca me valer dela, porque eu tenho um rendimento que me permite pagar a passagem e que é muito superior a de um camelô.

O SR. PRESIDENTE – (LUIS CARLOS MOREIRA) – Sr. Guerino, solicitamos novamente que as respostas sejam objetivas nas perguntas feitas pelos Srs. Deputados desta Comissão.

Quanto à questão do senhor ter condição de pagar passagem, o senhor não é usuário do Sistema Transcol, porque tem seu veículo particular.

Relembramos ao senhor porque no período o senhor era Secretário do SETPES, tenho todas as planilhas e irei apresentar no relatório desta CPI, quando o senhor falou, pelo menos, umas oito vezes sobre o IPK, e falou sobre a questão do aumento do óleo diesel nesse período.

As planilhas de Ceturb não condizem com isso que o senhor terminou de relatar, que no período em que foram suspensos os benefícios a essas categorias, o que deveria resultar na diminuição do valor da passagem, ocorreu o efeito contrário. Houve o aumento do valor da passagem. O senhor tentou justificar que foi a questão do óleo diesel.

Tenho em mãos que as três últimas planilhas de quando foram suspensos esses benefícios e quando não houve a diminuição da passagem e logo a seguir o aumento da passagem. Por esse período não aconteceu isso que o senhor acabou de relatar com relação a aumento de óleo diesel. Planilhas essas da Ceturb. Tenho elas em mãos. Planilhas da Ceturb.

Não houve influência do óleo diesel para não diminuir a passagem, não houve influência do óleo diesel para aumentar a passagem. E o fato ocorrido foi o aumento da passagem.

O senhor está tentando explicar o que não tem explicação, porque as planilhas dizem o contrário do que o senhor está relatando.

Hoje qual a função do senhor do SETPES?

O SR. GUERINO DALVI - A minha função é de assessor da Presidência de relações institucionais. Institucionais com os nossos órgãos de classes superiores ao SETPES, Federação, NTU, Confederação do Transporte e também com os órgãos públicos dos quais recebemos a concessão ou permissão para atuar.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Qual o valor que é destinado ao Sistema Aquaviário da arrecadação do Sistema Transcol?

O SR. GUERINO DALVI - Hoje não é destinado mais nada.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Qual era o valor?

O SR. GUERINO DALVI - O valor era de um e meio por cento da receita global, que gerava uma receita para o sistema aquaviário de cento e trinta mil reais mensais.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Por que o senhor acha que houve a paralisação do Sistema Aquaviário?

O SR. GUERINO DALVI - Não conheço as razões pelas quais a empresa deixou de operar, mas na minha avaliação foi porque ela não tinha receita própria, dos usuários que usavam o aquaviário, para manter o sistema como funcionava.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Segundo o depoimento do senhor isso geraria uma receita de mais ou menos cento e cinqüenta mil reais por mês. O senhor se recorda quando o Sistema Aquaviário foi paralisado? Lembra-se?

O SR. GUERINO DALVI - A data não me lembro.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - O senhor se recorda se tem mais ou menos uma coincidência com a suspensão dos benefícios aos policiais civis e militares?

O SR. GUERINO DALVI - Foi junto com os policiais civis e militares.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Esses cento e cinqüenta mil reais mês, ficaram para o Sistema Transcol?

O SR. GUERINO DALVI – Não.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) - Foi para onde?

O SR. GUERINO DALVI - Aprovada a emenda, tirado o sistema...

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – A minha pergunta não é sobre emenda. A minha pergunta é , que existia um percentual de 1,5 mês, que correspondia mais ou menos cento e cinqüenta mil reais mês, destinado ao sistema aquaviário. E com a paralisação do Sistema Aquaviário, esse dinheiro deixou de ser encaminhado para esse sistema alternativo.
Esse dinheiro não ficou para beneficiar o Sistema Transcol?

O SR. GUERINO DALVI – Não. Tivemos a tarifa das linhas alimentadoras reduzida em cinco centavos, na mesma época. Decisão do Cotar, Conselho Tarifário. Tem ata a respeito disso, não tenho em mãos, mas foi reduzida a tarifa das linhas alimentadoras em cinco centavos.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O Senhor disse que vem há muito tempo enfrentando a inconstitucionalidade da Lei nº 5.720, não é verdade?

O SR. GUERINO DALVI – Estamos enfrentando em juízo. Estamos trabalhando, provando que as concessões que as empresas tiveram anteriores a Constituição de 1988. Temos aqui o nosso advogado, que trabalhou bastante nisso e temos argumentado. Vamos esperar a decisão da Justiça.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – O Senhor concorda que o Transporte Seletivo é um transporte alternativo?

O SR. GUERINO DALVI – O Transporte Seletivo ... Na época não concordávamos muito com o termo seletivo, porque dava a impressão de que

era para cidadãos selecionados. Queríamos, conseguir um outro nome que não desse essa conotação, mas ficou o nome seletivo.

É um transporte que foi criado, embora não seja filiado ao Setpes. O Transporte Seletivo não é filiado ao Setpes. Entendíamos que a partir daquela invasão de clandestinos no sistema, tínhamos que criar um transporte para as pessoas que preferissem a rapidez, que preferissem não ter um itinerário tão rigoroso como tem os ônibus. Foi aceito pela Ceturb. Criou o Seletivo sem esse itinerário rigoroso, o proprietário poderia fazer um outro itinerário, não de ponta a ponta, mas no meio da linha poderia passar por outros locais como quisesse. Foi feito isso para que os usuários tivessem melhor rapidez e conforto no microônibus.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Como foi a concessão do Transporte Seletivo?

O SR. GUERINO DALVI – Foi por licitação. Foi feito após a Constituição de 1988.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Tenho mais algumas perguntas, mas como ficamos de fazer um rodízio entre os Deputados, devolvo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO - Uma outra questão que foi dita nesta CPI pelos trabalhadores, é que as empresas do sistema não oferecem as condições de trabalhos necessárias ao bom desempenho das atividades profissionais em relação aos motoristas e cobradores. O que o Senhor tem a dizer sobre essa denúncia feita?

O SR. GUERINO DALVI – Cada empresa tem a sua administração interna e o Sindicato não tem o poder de interferir em sua administração. Quero revelar a V.Exª que a Delegacia Regional do Trabalho fiscaliza permanentemente as empresas de transporte, verificando as condições de trabalho deles, principalmente dos funcionários que fazem a manutenção dos ônibus, que trabalham num ambiente em geral com óleo diesel, com essas coisas todas, sendo muito bem fiscalizado.

Sugiro até que a Comissão faça uma visita às garagens das empresa para verificar o ambiente hoje existente. Tive oportunidade de visitar algumas garagens, não tive oportunidade de visitar todas, mas percebi que houve uma evolução extraordinária neste setor.

Agora, quanto a condição dos operadores de ônibus: do cobrador e do motorista. Tínhamos antigamente um ônibus que tinha o motor dianteiro dentro de um compartimento, fora do chassi do ônibus. Hoje em geral o ônibus vem com o motor já embutido no chassi, de modo que ele não está mais na perna do motorista. Alguns ônibus pode ser que ainda tenham.

Não vou dizer aqui que o motorista não tenha uma função extremamente dificultosa, ele tem que parar em todos os pontos, passar todas as marchas. Embora já tenhamos grande parte da frota com câmbio automático, ele tem que passar todas as marchas, andar quinhentos metros e parar o ônibus.

Nós, que temos carro, sabemos que isso é um desconforto muito

grande, nos sinais parar o carro, esperar, começar o movimento. Acho que ele tem essa função, mas é do próprio ofício dele.

O cobrador não sei se tem alguma dificuldade que lhe é imposta. Acredito que não e que ele está sentado em uma cadeira cobrando o usuário. É claro que quando entra um assaltante, ele será o primeiro a ser abordado. Isso é uma questão de segurança, não é questão nossa.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sobre o Cotar, o Conselho Tarifário. Qual é a participação do Setpes no Cotar?

O SR. GUERINO DALVI – O sistema hoje funciona com a seguinte questão na tarifa. Encaminhamos uma proposta ao órgão gestor, ele analisa a nossa proposta, faz a análise com os seu técnicos e propõe a tarifa dele, a tarifa que ele calculou, e não a nossa, ao Cotar.

O Setpes, o que tem hoje lá? Um representante. Era eu quando Secretário Geral do Setpes, agora não sou eu mais representante no Cotar, e um voto apenas não representa absolutamente nada no Cotar. É claro que voto na tarifa que propus. Na última reunião do Cotar tive a oportunidade até de votar pela tarifa proposta pela Ceturb, que foi conduzida pelo então Secretário de Estado de Transporte, Sr. Sílvio Ramos. E votei na proposta dele, porque entendi que o momento não era de acrescer mais a tarifa, como sabemos que vai reduzir o nosso contigente de pessoas transportadas.

O SR. HELDER SALOMÃO - Mais uma questão apenas, depois devolvo a palavra aos demais Srs. Deputados.

Recebemos informações nesta CPI, e a nossa obrigação é apurá-las, de que no Cotar as decisões são tomadas e muitas vezes são influenciadas por forças externas. O Senhor tem informação de que isso tenha ocorrido em algum momento?

O SR. GUERINO DALVI – Absolutamente nenhuma. Porque não vou pretender convencer algum membro da Famopes, não vou convencer empresário da construção civil que compra vale-transporte. Não tenho esta pretensão e nem tenho esta abordagem. Ela não é feita de forma alguma. Não é feita e asseguro com toda convicção: ninguém faz nenhuma pressão sobre esse pessoal e nem temos relação com eles. Não sei nem quem é o presidente, o representante da Findes hoje no Cotar.

O SR. HELDER SALOMÃO – O Setpes, o sindicato tem recebido com relação as condições de trabalho dos operadores do sistema, especialmente motoristas e trocadores, tem recebido reclamações das empresas e se tem recebido, qual é o procedimento adotado pelo Setpes neste caso?

O SR. GUERINO DALVI - O Setpes não interfere na administração interna....

O SR. HELDER SALOMÃO – Mas tem recebido reclamações?

O SR. GUERINO DALVI – Das empresas, não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Nem dos usuários, de nenhum segmento, da Ceturb?

O SR. GUERINO DALVI – Nem dos próprios empregados trabalhadores, nem da direção do sindicato.

O SR. HELDER SALOMÃO – Vou insistir para o senhor dizer Sim ou Não...

O SR. GUERINO DALVI – A não ser que seja aquela pergunta do....

O SR. HELDER SALOMÃO – Não, pode ficar tranqüilo que não é essa pergunta. Nem todas as perguntas dá para responder Sim ou Não, mas nesse caso dá. O Sr. pode ficar tranqüilo. A pergunta não é capciosa, é apenas para deixar esse assunto claro para a CPI.

Então o Setpes não tem recebido denúncias nem das empresas, nem da Ceturb, nem dos usuários e nem do Sindicato dos Trabalhadores sobre as condições de trabalho?

O SR. GUERINO DALVI – Não temos recebido, porque eles sabem.....Não.

O SR. HELDER SALOMÃO – Muito obrigado.

Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, por enquanto estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Agradeço ao Sr. Deputado Helder Salomão.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Presidente, na verdade não é nem uma pergunta que vamos fazer, é a nível de contribuir com esta CPI.

Nos manifestamos dizendo da importância de membros deste Poder participar do Cotar. Achamos importantíssimo nós que analisamos a composição do Cotar, diríamos que há uma grande influência de pessoas ligadas ao Secretário de Transporte. São pessoas indicadas por S.Exª, diríamos que são maioria nesta composição. Uma de nossas ações é propormos mudanças na composição do Cotar.

Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, que hoje está presidindo esta CPI, no relatório de S.Exª. poderíamos apresentar mudanças nessa composição para termos membros deste Poder, eleitos pela vontade do voto popular, participando da análise e da composição do Cotar.

Não podemos deixar de observar que entendemos que os empresários têm que ter o seu lucro. Isso nós entendemos. Portanto, se pudermos fazer uma aferição que beneficie o usuário, o empresário enquanto investidor, teríamos um equilíbrio que atingiria os objetivos de atender a toda a sociedade. Muito obrigado.

O SR. GUERINO DALVI – Tenho uma contribuição a dar nesse sentido.

O conselho da Prefeitura, CONTRAN, tem um representante da Câmara Municipal.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Obrigado. É essa a nossa intenção, que pudéssemos construir um conselho com a participação dos representantes do povo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Tenho me posicionado desde o início desta CPI do Transcol sobre o problema que é sistemático, mas é um problema muito sério, que foge muitas vezes aos senhores que têm o comando do Setpes.

Tem que ter uma solução para isso ou até uma educação para isso. Sabemos que o transporte coletivo, os usuários, principalmente os idosos, muitas vezes são muito mal atendidos, com relação aos motoristas. Não digo todos, mas alguns usam de arrogância, de prepotência, dando freadas bruscas - este é o português claro - com relação as pessoas que utilizam o transporte coletivo.

Neste momento peço uma sugestão a V.S.ª: qual a forma de diminuirmos esse problema? Não digo sanar porque é difícil. A cabeça do ser humano é complexa. Não nos referimos a todos os motoristas mas a uma pequena parte que às vezes são até revoltados. Mas, como fazer para que os idosos, os passageiros de uma forma geral que utilizam o transporte coletivo, muitas vezes até com dificuldade de pagar, no caso na faixa etária abaixo de sessenta e cinco anos, não sejam tratados dessa forma truculenta, essa forma que tenho certeza de que os Srs. não aceitam mas que fica difícil controlar.

Qual seria a melhor forma e mais correta de amenizar o sofrimento, principalmente dos idosos que são mal atendidos? Não existe compreensão desses motoristas para com eles.

O SR. GUERINO DALVI – Sr. Deputado, V.Exª não estava presente no início da minha fala quando disse que ficamos com a expectativa de que esta CPI nos ajudaria, justamente porque é melhoria que também queremos. Esta Comissão está trabalhando no sentido de que haja melhoria no sistema.

Na verdade, os motoristas e cobradores na rua são os empresários. Por que? Porque eles estão nos ônibus, sendo chefes o motorista e o trocador. E claro que o empresário deseja que o motorista trate bem os clientes.

Em relação aos idosos. Hoje temos no sistema de Vitória mais bancos destinados aos idosos. No sistema Transcol também vai acontecer isso. Tínhamos três bancos reservados, na frente, para os idosos. O Sistema Municipal de Vitória ampliou para seis bancos. Mesmo assim há reclamação dos idosos. No sistema Transcol temos três ou quatro bancos reservados aos idosos. Mesmo assim existem reclamações porque há outras pessoas, por exemplo, as grávidas que entram pela porta da frente, pagam sua passagem, rodam a roleta e voltam para sentar na frente. Há um acúmulo.

O número de idosos hoje é muito e ficam em pé...

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Sr. Guerino, entendi bem o seu raciocínio, mas não justifica o procedimento. V.S.ª é patrão, tem uma incumbência e sabemos que a desenvolve - até onde conhecemos - de forma correta, mas a

questão das pessoas não serem bem tratadas, que tenham verdadeiramente a sua auto-estima nos ônibus justificável, acredito que tem que ter uma solução para isso dentro do próprio ônibus.

De forma justificada, acredito que tem que ter uma solução para isso, porque vemos que nas CPIs tem muito blá, blá, blá, muito papo furado, muita conversa fiada, mas tem que ter uma solução. Particularmente acho que deveria ter um guichê nos terminais para que aquelas pessoas que fossem maltratadas- acredito que não é interesse de vocês a pessoa ser mal tratada, estão pagando a passagem, e o interesse do empresário é que cada vez mais aquele ônibus venha a estar lotado, esta é a verdade.

Repetindo, gostaria de dar uma sugestão, deveríamos ter dentro dos terminais um ponto de referência, um guichê aonde as pessoas que fossem maltratadas, que não tivessem um atendimento digno dentro dos coletivos que elas pudessem fazer suas denúncias e que depois aquela denúncia fosse repassada para um setor competente; obviamente uma via ficaria com aquela pessoa que fez a denúncia. Seria até uma forma da pessoa ficar menos revoltada, porque o que se vê hoje, o que se fala é exatamente isso, principalmente dessas pessoas dessa faixa etária que muitas vezes têm dificuldades até de entrar no ônibus. E muitas vezes entram; mas forma de juntar é dar uma freada brusca , como acontece.

Estou levantando esta questão... o Sr. tinha falado que cheguei um pouquinho atrasado, realmente cheguei, mas independente se cheguei atrasado ou não, acho que o Sr. tem mais é que responder mesmo. Queria só dizer o seguinte: tem que ter uma solução para isso, Sr. Guerino Dalvi. Acho que quanto melhor se atender, quanto melhor atendido for o passageiro ainda é pouco, porque o cara está pagando aquela passagem com muita dificuldade. Vê- se que hoje em dia muita gente está se utilizando até de bicicleta porque não tem dinheiro para pagar a passagem; o cara chega no serviço e, às vezes, nem consegue chegar ao serviço. Quando ele entra no ônibus, ao invés dele receber um cafezinho recebe uma outra coisa, recebe uma truculência por cima, é lógico que esse é um procedimento irresponsável.

No que você pode contribuir com relação a esse problema, que é um problema sistemático? Acho que a educação do motorista, do trocador... porque existem muitas pessoas boas, sabemos disso mas tem cara que está revoltado, talvez brigou com a mulher em casa ou outro problema lá e leva o problema para dentro do ônibus, leva para quem não tem nada com isso e que está pagando a passagem com dificuldade.

Pergunto: Qual é a contribuição que poderia dar em cima desse raciocínio?

O SR. GUERINO DALVI – Entendo que a sugestão é muito válida. Acho que vamos trabalhar nesse sentido, mas dependemos de uma autorização da Ceturb porque é ela que administra os terminais. Acredito que se não tiver um guichê, com uma pessoa, que tenha pelo menos um local...

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Uma urna, mas que tivesse ali um papel e uma pessoa à disposição, porque o cara não vai procurar caneta e nem papel. Tem que uma pessoa exatamente para agir desta forma.

O SR. GUERINO DALVI – Com certeza o usuário teria que identificar a pessoa que o tratou mal, que deu a famosa “freada de arrumação”, que é o que se usa na gíria.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Queria dar esta sugestão para esta CPI porque acho que a menor distância entre dois pontos é uma reta. Às vezes fala-se muito, mas para ir à Praça Costa Pereira, não adianta passar pela estrada do Contorno; indo reto, chega-se primeiro. Esse é um ponto fundamental: o bom tratamento para com o usuário. Isso é fundamental porque é inadmissível que isso não aconteça. Lamentavelmente isso acontece em todo o Brasil.

Mas nós, que somos da cidade de Vitória, do Estado do Espírito Santo, queremos que esse povo que já é sofrido, que na maioria das vezes não ganha nem um salário mínimo, faz um bico ou, às vezes, trabalha com muita dificuldade, que alguma coisa fosse feita.

No meu entender, deveria ter, em todo terminal, uma referência onde aquelas pessoas maltratadas; que não houve responsabilidade para com elas, pudessem ali fazer a denúncia. Inclusive, para os Senhores, seria melhor assim porque é uma forma de fiscalização pois os Senhores tinham um papel às mãos, um documento. Os Senhores chamariam à atenção daqueles indivíduos que não caminharam como realmente deveriam. É isso que tínhamos a falar.

O SR. GUERINO DALVI – Concordo perfeitamente com V. Ex.ª

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Nada a perguntar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Gostaria que o Senhor Guerino Dalvi falasse a respeito das catracas eletrônicas.

O SR. GUERINO DALVI – Estamos em processo de implantação da catraca eletrônica. Lamentavelmente, não podemos conclui-lo por uma razão de que houve impasse entre a empresa fornecedora e os contratantes, que eram os empresários, e não fomos à frente.

Agora, estamos trabalhando com sistema municipal de Vitória, estamos finalizando, o Advogado está próximo, pode até me corrigir se houver algum erro. Estamos trabalhamos na finalização da contratação do serviço. Provavelmente, na semana que vem, acreditamos que o contrato esteja assinado com a empresa fornecedora do material. Implantaremos em Vitória.

Sobre o Sistema Transcol, as negociações estiveram paralisadas porque houve um conflito entre o quê? Os empresários pretendiam colocar, com o órgão gestor. Com a mudança de Secretários e com o diálogo que se interrompeu, esperamos ser chamados para continuar o diálogo em relação à implantação da bilhetagem eletrônica. Sendo que a cidade de Vitória, será uma das últimas capitais a implantá-la.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Que melhoria de qualidade traz esse serviço de bilhetagem eletrônica?

O SR. GUERINO DALVI – Lamento não ter trazido, não sabia que falaríamos sobre isso, um vídeo ou uma projeção que indica o benefício para o usuário. Seu ingresso é muito mais rápido, a fila se esgota rapidamente, os assaltos diminuem porque não temos dinheiro ou temos pouco dinheiro em caixa. É fácil para o empresário controlar sua receita. Os Senhores já imaginaram um caixa da empresa, rodando pela cidade, longe das vistas do empresário, às mãos de um cobrador ou de um motorista? Já imaginaram o que pode acontecer. Então, teremos apenas créditos eletrônicos registrados no sistema. Isso é um benefício extraordinário para os empresários e para os usuários. É claro que teremos sempre usuários pagando passagem em dinheiro. Não temos ilusão disso. Sendo o usuário uma pessoa que sai de casa uma vez por semana não tem interesse de comprar dez passagens de uma vez, ou cinco passagens. Ela prefere pagar a passagem daquela semana. E ela não vai comprar um cartão para colocar uma passagem, vai pagar em dinheiro, vai ter dinheiro no caixa ainda.

É preciso que avancemos nisso. Pode ser que daqui a dez, quinze anos, sei lá quanto – espero estar vivo até lá – tenhamos todo mundo usando cartão. Mas eu não acredito nisso.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Com certeza que a modernização é uma coisa importante para a nossa vida. Mas a gente vê que a bilhetagem eletrônica favorece o empresário. Ao usuário, a proporção dela é menor. Eu posso até citar um exemplo que observamos todos os dias. É só ir na Terceira Ponte. A Terceira Ponte tem os guichês de bilhetagem eletrônica e os que pagam na boca do caixa. E olha só que não são os trabalhadores com salário mínimo. São os proprietários de veículos particulares que se o Senhor observar, são dois caixas de bilhetagem eletrônica e o restante paga na boca do caixa.

Então, o Senhor vê assim: o usuário do carro particular paga na boca do caixa e fica difícil para o usuário do Sistema Transcol, como o Senhor mesmo antecipou, essa questão de comprar primeiro dez bilhetes antecipados. Mas eu queria lhe fazer uma pergunta. Até porque o Senhor disse que pode ser pago em dinheiro. Então, teriam duas opções o Sistema Transcol: a bilhetagem eletrônica e em dinheiro. Isso quer dizer que mesmo com a bilhetagem eletrônica permanece o trocador de ônibus?

O SR. GUERINO DALVI – Permanece.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Até quando? Mas eu queria que o Senhor me respondesse com bastante sinceridade.

O SR. GUERINO DALVI – Até quando? Até quando nós mudarmos de cultura. É muito difícil. Até quando todos aqueles que usam ônibus, isso é impossível, porque a capital e as cidades próximas à capital todos os dias estão recebendo pessoas visitantes do Interior. Vêm aqui a negócios, vêm aqui a tratamento de saúde, vêm aqui para tratamento dentário, visitar parentes ou estudar. Esses nunca terão o cartão. Nunca se interessarão para comprar cartão. Esses, com certeza, sempre hão de pagar.

Agora, o percentual. Temos o vale transporte, esse será no cartão. O passe escolar, esse será no cartão. Hoje nós temos cerca de vinte e cinco a trinta por cento que não têm nenhum desses benefícios. Os que possuem gratuidade poderão usar o cartão da gratuidade.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Queria que o Senhor respondesse minha pergunta.

Até quanto tempo permanece o trocador?

O SR. GUERINO DALVI – Não há a possibilidade. Eu acredito nunca terminar porque teremos os nossos turistas, os nossos visitantes que não serão obrigados a usar o cartão.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Então, o Senhor acha que a permanência do trocador de ônibus será eterna?

O SR. GUERINO DALVI – Eterna enquanto durar o ônibus.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – A nossa pergunta tem uma única preocupação, que é a questão do desemprego. Só não quero concordar com o Senhor e vou explicar por quê. Quando vocês se protegem de assalto, quanto menos dinheiro tiver no caixa do ônibus melhor, tudo isso é uma concordância com este Deputado. Só não concordo com a gratuidade dos policiais civis, militares, os comissários da infância e juventude, os agentes penitenciários, são exatamente eles que dão proteção a esse cofrezinho que tem no ônibus para evitar de ser roubado. Então, quando ele paga passagem vocês também estão participando desse processo de insegurança. Quero crer que esta Casa de Leis volte com essa gratuidade para essas categorias. Com certeza, os empresários donos das empresas de ônibus do sistema Transcol estarão mais protegidos.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Como curiosidade, o Senhor tem a informação de quantos trocadores fazem parte do sistema Transcol?

O SR. GUERINO DALVI – É muito fácil. Temos ônibus com duas duplas que se revezam; temos ônibus com três mudanças de motorista e cobrador, aqueles que trabalham altas horas da noite. Temos hoje mil e duzentos ônibus no Transcol; temos dois cobradores regularmente e podíamos acrescentar alguma coisa, não dois e meio, mas próximo a dois e meio, que daria o número de cobrador que estaria até hoje empregado.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Daria três mil, pelo que o Senhor falou.

O SR. GUERINO DALVI – É mais ou menos isso.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Vamos supor que fosse colocada a catraca eletrônica; são três mil cobradores que trabalham hoje, três mil empregos, três mil famílias que são sustentadas por essas pessoas. O que aconteceria daqui a seis meses, pelo conhecimento que o Senhor tem, em relação a esses três mil cobradores?

O SR. GUERINO DALVI – Não haveria nenhuma mudança. Sabemos que seis meses nem é o tempo suficiente para se avaliar completamente isso.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – O Senhor quer dizer que esses três mil continuariam trabalhando, não mandaria ninguém embora?

O SR. GUERINO DALVI – Estou falando no posto de trabalho. Não estou falando na demissão de cobradores.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Mas estou falando na demissão de cobradores.

O SR. GUERINO DALVI – Nesses seis meses não haveria mudança alguma. Asseguro isso.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Como que o Senhor explica que Vitória, Capital, não é interligada ao sistema Transcol?

O SR. GUERINO DALVI – Não posso explicar. A questão da explicação, não temos só Vitória, temos Vila Velha também que não é integrada ao sistema... É integrada ao sistema Transcol e Vitória acho que é mais integrada ainda, porque todos os ônibus do Transcol passam dentro de Vitória, têm aqueles também passam, por Vila Velha, vêm pela Terceira Ponte e continua a viagem para a Serra. Todos eles são integrados. Cada sistema que foi integrado com convênios com a Ceturb e esta coisa toda, tem um sistema municipal próprio. Cariacica tem um sistema municipal que não leva o indivíduo ao terminal. Serra tem um Sistema Municipal próprio que não leva a pessoa ao terminal. Está sob à gerência da Ceturb. Então, a integração de Vila Velha convive com operadoras com concessão ainda da Prefeitura Municipal de Vitória. E Vitória também convive com as operadoras com concessão de Vitória.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Srs. membros desta reunião, há quem queira fazer mais alguma pergunta para o Sr. Guerino Dalvi? (Pausa)

Não havendo mais perguntas, pergunto ao Sr. Guerino Dalvi se gostaria de acrescentar algo?

O SR. GUERINO DALVI – Não. Acho que falei até demais sobre isso aqui.

O SR. PRESIDENTE – (LUIZ CARLOS MOREIRA) – Sendo assim, gostaria de agradecer a presença do Sr. Guerino Dalvi perante esta CPI.
Nada mais havendo a tratar vou encerrar a presente reunião.

Dia 19/05/04 Sétima Reunião Ordinária

Depoentes – Renan Chieppe

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Bom - dia Sr. Renan Chieppe. Vamos executar alguns procedimentos que são de praxe da Comissão, o juramento prestado a mesma, para que possa constar nos Anais da Comissão.

Jura dizer a verdade, somente, a verdade?

O SR. RENAN CHIEPPE - Juro.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Gostaríamos que o senhor nos informasse a sua filiação, estado civil, Carteira de Identidade, endereço, qualificação profissional, enfim, os seus dados pessoais.

O SR. RENAN CHIEPPE - Filiação, Vander Chieppe e Cacilda Secatto, sou separado judicialmente, Carteira de Identidade nº. 484.790-ES, meu nome completo é Renan Chieppe, sou administrador de empresas, o meu endereço residencial é na Av. Gil Velozo, nº. 160, Aptº. 401, Praia da Costa, Vila Velha.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Queremos agradecer, em nome da CPI, a presença de V. Sª. atendendo a convocação da mesma para que possamos dar condições, principalmente, ao relator que estará oferecendo, conforme deliberação inclusive dessa CPI, num prazo previsto até o final do mês de junho, o seu relatório, e os membros estarem votando o mesmo. É objetivo dessa Comissão não estender esse prazo de noventa dias. Mas fica esse espaço, caso ultrapasse alguma coisa a mais no mês de junho, já temos essa flexibilidade de prorrogação já aprovada pelos membros.

Vamos iniciar à fase das perguntas.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Sr. Presidente, gostaríamos que fosse concedido tempo ao depoente para que se manifestasse e S.Sª sabe quais as razões da CPI, portanto, gostaríamos de saber se quer descrever algum quadro em relação a questão dos SETPES.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Renan Chieppe, pelo prazo de até cinco minutos para que possa fazer um breve relato, referente a solicitação do Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. RENAN CHIEPPE - Queremos pedir autorização para estar acompanhado, na fase de perguntas, pelo nosso advogado, Dr. Ednaldo Loureiro e pelo Secretário Geral do SETPES, Sr. Haroldo Zen, se seria possível, na fase das perguntas.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Pode ficar à vontade, o advogado e o Sr. Haroldo Zen. Só lembrando que as perguntas têm que serem respondidas através do senhor. Eles, meramente, podem informá-lo através de informações escritas ou conversando. Mas quem tem objetivamente que responder é o senhor, uma vez que a convocação foi direcionada ao Diretor Presidente do SETPES.

O SR. RENAN CHIEPPE – Perfeito, agradeço.

Sobre as nossas considerações, o SETPES está ciente do objetivo da CPI - no papel de representante das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Espírito Santo, que têm nos seus quadros de associados treze operadores do Sistema Transcol - trazemos aqui a visão do Sistema; sem estar representando isoladamente a opinião de cada um dos operadores, que também têm as suas visões. E sim as visões que são conciliadas no fórum do SETPES.

Foi objeto de alguns debates nesta CPI a questão da regularidade dos contratos. Entendemos que ela é até uma questão mais simples, porque sob uma análise, é perfeitamente fácil de se verificar que estão de acordo com a lei que foi sancionada em 1998, a Lei nº 5.720. Acabou-se conversando pouco, debatendo-se pouco sobre a mesma. Hoje, ela é objeto de uma ação de inconstitucionalidade, que tramita no Tribunal de Justiça e também é citada em uma ação popular aqui no Estado. Esse é um ponto relevante e importante na nossa visão como empresário e investidor do Transporte no sistema de Transporte de Passageiros.

Vale salientar um primeiro ponto: essa lei não veio conceder nada para as empresas, a não ser a prorrogação do prazo que já estava concedido. Independente da forma, já existiam autorizações dessa lei em fixar prazos. Pareceu-nos na época, como nos parece até hoje extremamente normal, já que situações semelhantes ocorreram tanto no Sistema Interestadual de Passageiros sob a administração do governo Federal, quanto em outros sistemas da economia nacional.

Por exemplo, o Transporte Interestadual de Passageiros teve, em 1993, um decreto que fixou o prazo de quinze anos. Isso foi após a Constituição de 1988. Inclusive, o Decreto nº 952 foi objeto de uma argüição de constitucionalidade e teve seu julgamento no Supremo Tribunal, que pelo mérito foi arquivado por uma questão de prazo, mas o parecer da Procuradora Geral da República foi pela constitucionalidade. Embora não tenha sido julgado sob esse aspecto por uma questão de prazo, mas o parecer foi pela constitucionalidade.

O setor de energia elétrica também, há algum tempo, teve uma prorrogação de contratos por mais de vinte anos. Isso tudo, após a Constituição de 1988 e a Lei das Concessões, que é de 1995.

Como investidores, que já estávamos no Sistema, quando tivemos essa lei publicada no Estado, achamos normal e que não havia nada de errado com isso. Voltamos a dizer: achamos normal até hoje. E tocamos a vida das empresas normalmente.

Inclusive, de lá para cá, o Sistema investiu em centenas de ônibus. O Sistema adquiriu mais de setecentos ônibus que operam hoje no Transcol, com uma idade média das melhores do Brasil: de quatro anos e pouco. Representa um diferencial, inclusive em relação a outras capitais. O Sistema adquiriu setecentos e sessenta ônibus de lá para cá.

Quanto à qualidade dos serviços, entendemos que existem pontos a melhorar, não temos dúvida disso. Precisamos dar às mãos a toda a sociedade, principalmente ao órgão gestor e trabalhar nessa direção.

Existe dado importante, que tivemos numa troca de informações com a área técnica: podemos ter uma redução da lotação do ônibus, que é um ponto principal na questão. Só que para isso, temos que aumentar o número de ônibus em operação, o que significa aumento de custos.

Então, como a população brasileira tem limites para despender com transportes, imaginamos que o papel de gerir isso não é das Empresas e sim do órgão gestor. É um desafio constante e permanente da própria Ceturb em estar gerenciando e conseguindo oferecer transporte adequado a custo factível. Se quisermos hoje fazer um cálculo, para que todos andem sentados nos ônibus, nos horários de pique, é possível. Não é difícil. Resta-nos saber se haveria condições de serem comportados nas vias. Mas se tivermos uma passagem mais cara, podemos ter um nível de conforto maior, sendo isso possível. Apenas temos que ver se é factível.

Sobre a qualidade do serviço existe hoje... Essa questão do Transcol, como foi dito na sessão passada, houve uma resistência por parte dos operadores, porque há um conceito fundamental no Transcol que é importante que se entenda: você integra linhas e consegue fazer com que uma pessoa de um bairro mais distante, e provavelmente um bairro menos favorecido, tenha uma passagem mais barata para um deslocamento maior. Ou seja, quem sai do Município de Serra e vai para o centro de Vitória, ou até para Vila Velha, paga uma passagem relativamente mais barata do que quem faz um deslocamento menor. Esse é um princípio do Transcol. Naturalmente, agrada mais a uns e desagrada a outros. Esse é um ponto que precisa ser entendido. Foi uma opção feita.

Isso é inerente ao modelo Transcol, que é o que está sendo copiado atualmente. Por exemplo, São Paulo licitou agora, inclusive, um novo Sistema de Transporte e no conceito do Transcol, integrando. Imaginamos que esteja atualizado, porque está sendo copiado hoje por grandes cidades do Brasil. Inclusive, Florianópolis também fez um sistema muito parecido com o Transcol, que foi lançado no ano passado. É algo que tem que ser entendido.

Por exemplo, quem mora no Município de Serra, há algum tempo, tinha problemas maiores de transportes do que tem hoje: consegue pagar uma passagem proporcionalmente mais barata. Esse é um aspecto ligado à relação de custo e benefício, muito importante.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Gostaríamos de fazer uma pergunta: qual é - uma vez transferida a gerência do Município para a Ceturb - relacionado ao ISS. As Empresas que operam no Sistema em cada município, contribuem com o ISS para a Ceturb?

O SR. RENAN CHIEPPE - Não. Não somos tributarista, mas a compreensão que temos sobre assunto, é que o serviço, embora parte se desenvolva dentro do município, muitas vezes, pelas linhas alimentadoras, é um serviço de transporte Intermunicipal. Então, não teria incidência do ISS e sim do ICMS, do qual é expressamente isento. Esse imposto também não está planilhado. Ou seja, se houvesse a compreensão de que esse imposto seria devido, também deveria ser planilhado e não o é.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Gostaríamos que fossem adotados os mesmos procedimentos da reunião passada. Normalmente, fica concentrado a um único Deputado, que faz somente as suas perguntas. Sugeríamos que fossem distribuídas as perguntas a todos Deputados, fazendo-se um rodízio.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Atenderei o pedido de V.Exª, pois é muito pertinente.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom dia Presidente Sr. Deputado Marcelo Santos, Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, Presidente do SETPES,

O SR. CLAUDIO THIAGO – Inicialmente, dou o meu bom dia ao Sr. Presidente desta Comissão, Marcelo Santos; ao Srs. Deputados Luiz Carlos Moreira e Helder Salomão; ao Sr. Renan Chieppe, Presidente do SETPES; e ao Advogado, Sr. Edinaldo Loureiro Ferraz.

Ouvimos atentamente a fala inicial do Senhor Renan, em que coloca que hoje são três empresas operadoras do sistema. Sabemos que existe, de certa forma, um gerenciamento da Ceturb ou de algumas ações. Nossa pergunta é se já há uma integração entre o SETPES e a Ceturb para uma ação única a fim de resolver os problemas inerentes a todos? Se a Ceturb e o SETPES têm tido um plano de ação baseado nos pontos que podem ser superados com o objetivo de melhorar a qualidade dos serviços prestados? Essa é a minha primeira pergunta.

O SR. RENAN CHIEPPE – Sim. Essa relação de cada um no seu papel, de forma muito clara e bem colocada, existe essa interação. É permanente, ora com reuniões debatendo temas específicos, ora com a própria convocação da Ceturb, que a faz exercendo o seu papel para corrigir e avaliar pontos que acha que merecem.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Renan Chieppe, muito obrigado por sua presença nesta CPI.

Já que o Senhor destaca a questão da regularidade dos contratos e essa questão já foi relativamente discutida nesta CPI, embora concorde que precisa ser melhor aprofundada, além das ações que hoje tramitam na Justiça há o questionamento de como essa lei foi aprovada nesta Casa. O que gostaríamos de saber, inclusive fizemos essa pergunta ao Sr. Guerino Dalvi na reunião passada, se houve alguma participação do SETPES durante a tramitação dessa lei na Assembléia Legislativa? Já que a emenda que originou o artigo incluído na lei por iniciativa da Assembléia Legislativa, como a emenda da Mesa Diretora, que possibilitou a prorrogação, porque o projeto que veio do Poder Executivo, à época, não previa essa prorrogação; e também com base no depoimento do ex-Presidente da Ceturb, Sr. Tarcísio Celso Vieira de Vargas, que se recusou a entender que aquela era uma lei que pudesse contribuir com o Sistema de Transporte Coletivo, na época, e, logo em seguida, foi exonerado, por isso, achamos que precisaria discutir melhor essa questão.

A pergunta é objetiva: houve alguma interferência do SETPES, algum interesse? Como foi esse processo? Se não houve não é necessário gastar muito tempo com a resposta.

O SR. RENAN CHIEPPE – Não. Objetivamente não houve uma interferência, uma ingerência do SETPES no assunto, embora tenho uma opinião a respeito, mas não houve.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Primeiramente, gostaria de saber qual ou quais empresas o Senhor participa como sócio-proprietário?

O SR. RENAN CHIEPPE – Sou Diretor Geral da Viação Águia Branca S/A.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Com a Lei n.º 5720, que prorrogou as intituladas permissões ou concessões, qual é o prazo final para essas permissões das empresas beneficiadas por essa Lei n.º 5720?

O SR. RENAN CHIEPPE – A Lei previu a prorrogação por quinze anos, a partir da data da publicação. Seriam 15 anos contados a partir de 1998.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Claudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Os três principais objetivos desta CPI, primeiro, a questão da legalidade da lei. Sobre isso o Senhor já falou da posição do SETPES. E, também, as qualidades dos serviços prestados. A gente também tem feito um trabalho muito importante a respeito deste ponto.

Outro ponto que também hoje é motivo de estudos em nível nacional é a questão do valor da tarifa. O Governo Federal está criando um fórum dos governos estaduais para tentar diminuir o valor da tarifa permitindo a inclusão de novos usuários. Talvez esse ponto tem sido o mais difícil de se resolver. Quando ocorre o aumento da tarifa instantaneamente ocorre uma evasão de usuários.

Alguns custos são impossíveis de se controlar, como o combustível, que depende muito do preço do petróleo – que é uma commoditie – e não se tem como controlar.

Mas, pela experiência que o Senhor detém, teria alguma sugestão para tentar diminuir essa tarifa, para que cada vez mais possamos incluir mais pessoas no sistema? Até porque é sabido que muitas pessoas estão indo trabalhar a pé, de bicicleta, além de outros meios de locomoção. Parece-nos que esse é o grande problema do transporte em nosso País.

Estávamos lendo uma matéria da “Folha de São Paulo” sobre como fazer a inclusão social dessas pessoas. São pessoas que ganham no máximo de dois a três salários mínimos. Existe um grande número de desempregados também. O desemprego assola em todos os Estados. Existe uma crise de desemprego e nos parece que está terminando, pois pelo menos ocorreram novas contratações neste quadrimestre. O Senhor poderia fazer alguma sugestão a esse respeito até para contribuir não só em nível de Espírito Santo como em nível de Brasil?

O SR. RENAN CHIEPPE – Sim. Esse tema já vem sendo debatido de dois a três anos para cá e tomou corpo nacional. Antes, havia sempre a queixa do preço das passagens. Era um embate entre a opinião pública, o Governo e operadores. Ficou-se nesse embate por muito tempo e demorou-se para entender que a culpa não era do operador nem do gerenciador; a culpa, se é que tem culpa, é das condições que temos para trabalhar. Isso está muito claro desde que se começou a pesquisar planilhas. O problema é de custo. Existem alguns pontos... Um fator que gera muito custo numa planilha de preço é a mão-de-obra e veículo. A mão-de-obra é quase cinqüenta por cento do custo. Tenho alguns números aqui e posso falar depois se for o caso. Cerca de cinqüenta por centro do custo do transporte é mão-de-obra.

Outro número que não tenho aqui, mas que deve ser superior a vinte e cinco por cento é o custo de capital. Se somar custo de capital mais depreciação, quer dizer, mais de setenta por cento do custo está aí. Como se tem a velocidade média baixa esse insumo fica sendo mal-utilizado. O ônibus anda devagar, quer dizer, esse conjunto está andando devagar. Se você aumenta a velocidade média em dez por cento, em vinte por cento, não estou falando de altas velocidades, porque a velocidade média hoje em dia, em Vitória, está ao redor de vinte por cento, vinte e dois por cento e é uma das melhores do Brasil. Se você aumentar essa velocidade média para trinta quilômetros por hora, você otimiza esse custo sobre maneira. Isso é uma coisa que temos falado e, às vezes, falta até um pouco mais de comunicação. Quando falamos muito em via exclusiva e canaleta exclusiva, falta explicar um pouco melhor o porquê disso. É para que esses recursos, que são caríssimos, possam render mais. A medida em que o carro anda mais, atende mais passageiros. Esse é um ponto que faz muita diferença.

Um outro ponto, que tem sido um pleito, inclusive segunda-feira teve uma reunião no Estado de Goiânia, na Frente Nacional de Prefeitos, o Sr. Presidente Lula da Silva esteve presente, eu não tive ainda um retorno, mas conversei por telefone com a Secretária de Transportes do Município de Vitória, Srª Luciene Maria Becacici Esteves Vianna, e ela me confirmou que seria feito um pleito, que é uma reivindicação da classe gestora e também da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (ANTU), que é a redução do diesel para transporte urbano, um subsídio. Como seria esse subsídio? Seria um subsídio cruzado, dentro da própria matriz de distribuição do petróleo. Se colocaria um sobrepreço na gasolina e faria um barateamento do diesel para o ônibus urbano, não para o ônibus em geral, mas para o urbano. Esse pleito iria ser feito lá e não tenho ainda o resultado. Seria algo importante reduzir o custo do diesel entre trinta e cinqüenta por cento, pois o diesel pesa na planilha mais ou menos vinte por cento e se reduzir o preço do diesel em cinqüenta por cento se tem o barateamento em dez por cento. Então, são grandes números. Isso faz muita diferença. Achamos que devemos atacar essas causas.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – Sr. Renan Chieppe, faremos uma pergunta muito objetiva. Ouvimos muito dizer que a passagem da Grande Vitória é uma das mais caras. Há estudos comparativos que comprovam o contrário ou confirmam essa tese?

O SR. RENAN CHIEPPE – Não tenho aqui para apresentar, mas já li um artigo publicado no jornal A Gazeta de um técnico que fez uma comparação do sistema de Vitória com o de Curitiba. Teríamos que fazer uma pesquisa, pois isso foi publicado em A Gazeta já há alguns anos. Foi a melhor manifestação que já vi, inclusive de uma pessoa que não conheço, a respeito do preço do transporte de Vitória. Mostra que o preço de Vitória, proporcionalmente ao de Curitiba, que é um sistema reconhecido como eficiente, é um bom preço. Temos de comparar coisas iguais. É muito difícil comparar quanto custa uma passagem no Estado do Rio de Janeiro e no Estado de Vitória. Por exemplo, o Estado do Rio de Janeiro tem linhas integradas? As linhas aqui são integradas. Então, se comparar deslocamentos diferentes é um pouco difícil, teria que ser feito uma equalização disso. Fazendo essa equalização tenho plena confiança de que o preço de Vitória não é mais caro do que o de outras Capitais, é um preço que está muito razoável.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Há quanto tempo a Lei 5720 está no Tribunal de Justiça sendo argüida a sua inconstitucionalidade?

O SR. RENAN CHIEPPE – Pedirei licença para fazer uma consulta. (Pausa)

Sem a data exata, ao final do ano passado foi protocolada a ação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Renan Chieppe, achei muito importante essa explicação a respeito da tarifa em relação ao percurso e ao tempo. Até porque faço uma comparação como se fosse um táxi. Se você pega um táxi e para em um determinado local, o taxímetro continua. E se você chega mais rápido ao destino tem um custo menor.

Temos defendido e até hoje não entendemos, tem algumas situações que ocorrem no nosso Estado e que sempre viram manchetes nos principais jornais; uma dessas matérias é a questão da Região Metropolitana da Grande Vitória. Tem anos que se ouve sobre a implantação da Região Metropolitana, com projetos inerentes aos municípios que compõem a Grande Vitória, com políticas públicas, de certa forma políticas únicas, mas, até o ano passado, houve um movimento das Câmaras de Vereadores, estive até participando de uma palestra na Gazeta, aonde esteve presente o Governador, o Secretário de Planejamento, o Secretário da Fazenda, quando foi feito um trabalho belíssimo a respeito dessa matéria. Estou falando a respeito desse assunto, porque pode ser um dos pontos, um dos itens que podem contribuir com a redução do preço da passagem. Se você tem uma solução única para esses problemas, com certeza terá um trânsito mais rápido proporcionando um custo menor.

Acho importante quando o Senhor fala em comparar. Primeiro, tem de se comparar índices de diversos Estados, para termos uma realidade em relação ao custo quilômetro do nosso Estado, principalmente o da Grande

Vitória. Estamos falando do transporte da Grande Vitória com os de outros Estados.

Precisamos, também, ao final desta CPI, cujo relator é o Excelentíssimo Deputado Luiz Carlos Moreira, apresentar algumas sugestões, propostas, o que poderá ser feito através de projeto de Lei. Seria importantíssimo, também, Sr. Luiz Carlos Moreira, essa questão da implantação da Região Metropolitana. Não dá para Vila Velha ter uma política nesse seguimento, Serra, Cariacica, Viana... Não consigo até hoje entender por que Vitória tem transporte não integrado ao transporte da Ceturb. Até porque, todos os ônibus passam dentro de Vitória. Cria-se uma estrutura que tem um mesmo objetivo. Deveríamos estar levantando esse debate, Sr. Deputado Marcelo Santos, para termos um sistema funcional, um sistema de qualidade e com tarifa justa.

Sempre falo que os empresários precisam ter seus lucros também. Ninguém é contra isso. Agora, a situação que estamos percebendo é que o próprio empresário está preso a uma situação que também não é a melhor para ele. A cada dia o preço da passagem é quase que obrigado a aumentar, até porque o número de usuários tem diminuído. Até para o empresário isso não é um bom sinal.

Gostei muito da observação do Senhor. Acho importante colocarmos isso em nosso relatório ao terminarmos os nossos trabalhos. Muito obrigado!

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Vale ressaltar a importância da criação efetiva da Região Metropolitana, para que se possa utilizar os serviços, mas não adianta criar a Região Metropolitana sem o aceite dos municípios. Como sempre falo o Estado é uma peça de ficção. O que existe, de fato, no âmbito da Federação, são os municípios que compõem os Estados e a Federação. Se os municípios não se entenderem, o exemplo clássico é o de Vitória, que tem o sistema de transporte municipal, e Vila Velha que tem o serviço de transporte bipartite: uma parte é do Estado, ou seja, gerido pela Ceturb, e outra é município.

Agora, a partir do momento que se cria a Região Metropolitana e se coloca em prática a utilização do serviço incluindo transporte, saúde, educação, segurança pública, naturalmente poderemos ter uma melhor qualidade no atendimento e uma tarifa talvez menor. E essa solução de termos vias expressas, exclusivas para o transporte coletivo, achamos que é um mecanismo talvez de saída para que pudéssemos contribuir na redução das tarifas do sistema, pois a exclusão na área de transporte coletivo é muito, inclusive apresentada por pesquisas. O próprio jornal “A Gazeta” divulgou isso. O cidadão não tem condição de ir a uma empresa para colocar o currículo ou atender a uma convocação da empresa, se estiver trabalhando, por não ter condições de pagar a tarifa que hoje determina o sistema de transporte coletivo.

É salutar essa provocação do Sr. Deputado Cláudio Thiago ao relator, que deve, por meio de uma sugestão dos membros, incluir no relatório a otimização dos serviços e a efetivação da criação da Região Metropolitana, que precisa ter uma ação mais eficaz do próprio Governo do Estado para convocar os prefeitos a um chamamento, e que eles atendam a isso, uma vez que o benefício não é somente dos usuários, mas de todos. Porque não é meramente a questão do transporte coletivo. Aí atenderemos uma gama de assuntos que estão voltados também na área social.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO - A cada dia observamos ser necessário entender que muitos problemas são metropolitanos e por isso só serão resolvidos metropolitanamente, conjuntamente. E o transporte coletivo é um problema metropolitano, como o é a destinação final do lixo, a infra-estrutura em todos os níveis. E diríamos que a saúde e a educação não deixam de ser metropolitanas. É preciso de fato aprofundarmos nesse sentido, e sabemos quanto é difícil esse debate, porque já vem se arrastando há muito tempo.

Faremos um outra pergunta sobre a tarifa, e a partir da observação que o senhor fez, ou seja, de que seria importante se pudesse elevar a velocidade média. Isso contribuiria para uma possível redução da tarifa porque implicaria redução de custos, e até um desgaste menor da frota.

Dadas as condições que temos hoje das vias urbanas, quais são as maiores dificuldades para conseguir essa elevação da velocidade média na Grande Vitória?

O SR. RENAN CHIEPPE – Existem algumas avenidas que são fundamentais e que têm, nos horários de pico, a velocidade muito baixa. Elas são as que travam a velocidade média. Acho que alargamento de vias é um investimento necessário. E outra coisa - não sou engenheiro e técnico, mas pela experiência de mais de vinte anos com transporte – acredito que em alguns momentos a solução do trânsito é feita somente com semáforo. O semáforo vai bloqueando o trânsito. Resolve o problema do acidente, que é prioritário, esse aspecto fica bem resolvido, mas a velocidade cai. Estamos tendo ultimamente um número crescente de semáforos, em detrimento de cruzamentos em níveis diferentes.

Basicamente seria o alargamento das principais rodovias e melhoria dos cruzamentos, para que se possa ter uma velocidade média mais alta. Quer dizer, o carro que daria “x” viagens por dia, dará “x” viagens e mais alguma coisa. À medida que circula mais, atende mais passageiros e temos ou um aumento do conforto ou até a redução do custo. É questão de equacionamento.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Por tudo que vimos, observamos que os donos de empresas de ônibus hoje ligados ao Sistema Transcol sempre combateram o transporte alternativo. E aí surgiu o sistema de transporte seletivo, que não deixa de ser um transporte alternativo.

Como o senhor avalia essa questão de proibir uns, mas ao mesmo tempo aceitar o sistema seletivo? Gostaria que falasse sobre o sistema seletivo.

O SR. RENAN CHIEPPE – É questão de nomenclatura. Muitas vezes se fala alternativo, mas na verdade o que combatemos é o transporte clandestino. Existe o regular e o irregular. O seletivo, se o vemos como uma alternativa, sendo regular tudo bem. É uma questão só de nomenclatura.

O seletivo, que inclusive não é filiado ao SETPES, é um sistema válido porque visa atender a um público que tem um nível de exigência e está

disposto a pagar um pouco mais. Nesse aspecto ele tem uma tendência a atender talvez aquele usuário que, em vez de ir de automóvel, acha um espaço para ele dentro do sistema regular de transporte.

Acho que ele é válido, é uma experiência que vem de uma forma harmônica. É diferente de ter um monte de carro na rua sem autorização, que ninguém controla.

Existe inclusive uma forte opinião formada hoje, na área de segurança pública no Brasil, de que esse clandestino está ligado ao crime. O Rio de Janeiro, por exemplo, é um problema que está claramente posto, ou seja, que o transporte clandestino está ligado ao tráfico de drogas. Portanto, é uma série de coisas que não queremos para a nossa cidade. Somos contra o clandestino. O seletivo complementa bem e somos favoráveis a ele.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Queria, se fosse possível, que o senhor repetisse os itens e os percentuais que oneram mais a composição da tarifa.

O SR. RENAN CHIEPPE – Não tenho a planilha em mãos, então pediria permissão para trabalhar com grandes números. Realmente não trouxe a planilha aqui.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Certo.

O SR. RENAN CHIEPPE – A receita total do sistema do mês de março de 2004 foi de dezessete milhões e novecentos e quarenta mil reais, para um custo teórico, que é o da planilha, de dezessete milhões e quarenta mil reais, e com uma folha de pagamento estimada, entre pagamentos e benefícios, de nove milhões cento e vinte e um mil reais. Esses dados não são contábeis; são de planilhas, de estudos, que temos disponíveis no SETPES para dar mais detalhes.

Então, temos uma folha de pagamento e benefícios ao trabalhador de nove milhões e cem mil reais para um custo de dezessete milhões; é superior a cinqüenta por cento. O diesel com certeza é ao redor de vinte por cento. Poderia falar um pouco mais, vinte e dois por cento, mas falando ao redor de vinte por cento não estou errando muito.

Sobre o custo de capital e depreciação teria que fazer uma pesquisa um pouco melhor, mas ele supera vinte por cento, sem dúvida.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Esse custo de capital é em decorrência de se terem adquirido novos veículos, a questão da depreciação?

O SR. RENAN CHIEPPE – Fico um pouco constrangido de falar em vinte por cento sem estar com a planilha na mão, mas estou à disposição para depois tirar qualquer dúvida.

O custo de capital vem da propriedade e da depreciação do ônibus. Você compra o bem e com o passar do tempo ele depreciará, chegará próximo ao valor zero. Quando você pega um ônibus de duzentos mil reais, considerando que, por exemplo, em oito anos ele chegará a vinte por cento de

residual, você deprecia, por exemplo, esses oitenta por cento em tanto tempo. Quando se aplica isso no custo, tem um peso. E também o custo de capital, o custo do que você colocou de capital próprio, remunerado a taxas “x”, é o custo de oportunidade do capital.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – O senhor disse que a idade média dos veículos é em torno de quatro anos?

O SR. RENAN CHIEPPE – É.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Pelo que sei o ideal seria no máximo oito anos.

O SR. RENAN CHIEPPE – A idade de oito anos seria talvez a máxima. Realmente o sistema Transcol trabalha com a idade muito nova. Nem todos os sistemas têm essa idade. A gente também entende que não deve passar de cinco anos porque passa-se a trabalhar com a idade máxima de dez anos; e um carro com mais de dez anos já está um pouco cansado. Como o uso é intensivo, é útil o carro, sim, para outras aplicações, isto é, ele pode servir a outras aplicações. Mas como o transporte é muito intensivo, com uso diário de grandes quilometragens, acho que um carro não deve ser usado por mais de dez anos para esse serviço.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HELDER SALOMÃO – A pergunta que vamos fazer é sobre as observações que foram feitas aqui pelo Sindicato e representantes dos trabalhadores que reclamaram muito sobre as condições de trabalho. Não vamos citá-las, mas foram várias as reclamações, inclusive chegaram a fazer denúncias de que em alguns momentos houve acordos que prejudicaram os trabalhadores com certos dirigentes.

Queremos saber como é que o SETPES avalia as condições de trabalho dos que operam o Sistema e como vêem essa denúncia que foi feita por um grupo. Na verdade, sabemos dos conflitos que ocorrem hoje no Sindirodoviários. Mas, de qualquer forma, essa denúncia foi feita a esta CPI, está registrada, e gostaríamos de ouvir a opinião do SETPES a respeito das condições de trabalho.

O SR. RENAN CHIEPPE – Bom, Sr. Deputado Helder Salomão, a respeito dessas afirmações que foram feitas aqui por algumas pessoas da área sindical, entendemos que aquelas pessoas estão em disputa entre elas; e na ânsia de atingirem o outro lado, o opositor, distribuíram críticas que, em alguns casos, nos atingiriam. Mas inclusive não nos preocupamos muito em responder porque achamos as críticas um tanto quanto desqualificadas. Então, não nos manifestamos; e inclusive enviamos uma correspondência para a CPI tratando de um outro ponto.

Quanto às condições de conforto, aliás, às condições de trabalho impostas, desconhecemos qualquer problema. O regime de trabalho é normal; a relação, inclusive, entre os trabalhadores e as empresas é uma relação boa, muita boa. Desconhecemos as razões que levariam a essa colocação.

Fizeram outras colocações também que não estão dentro da pergunta que V. Exª. fez, e que oportunamente gostaria de me manifestar também. Não sei se poderia fazê-lo agora ou ... Sugeriram que haveria algum conchavo. Acho que essa acusação é leviana. Inclusive tem um fato interessante para citarmos aqui: foi feita uma referência, uma comparação com o que acontecia, na época, em São Paulo, onde havia uma forte denúncia - acho até que uma denúncia apurada como verdadeira - de que havia realmente em São Paulo alguma relação não adequada entre empresários e Sindicato de Motoristas. Então, na época, como se estava na mídia, "jogou-se" essa opinião para cá, o que absolutamente não é verdade. Nos últimos cincos anos não tivemos nenhuma greve no momento de discutir salários. Então, o que se sugeriu aqui é que a gente "fabricava" greves para criar pressão para aumentar o salário e a tarifa. Isso não houve, não houve. Há cinco anos que não temos greve em momento de negociar salário. Felizmente, sou Presidente do SETPES há seis anos, estou terminando o meu segundo mandato agora e não tive nenhuma greve no momento de negociar salário. Embora tivemos rusgas, atritos, dificuldades, mas ao final não tínhamos greve. Tivemos, sim, duas paralisações que classifico como baderna que foram promovidas pelos depoentes aqui, por esses que falaram que havia uma relação incestuosa, possivelmente, entre o SETPES e dirigentes sindicais, ou seja, eles sim fizeram duas badernas com interrupção do trânsito e prejuízo ao conforto do usuário. E não era sequer época de discussão de salário; foi simples baderna para disputar poder. Então, aquelas colocações feitas aqui estão longe da verdade.

O SR PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Renan, o Senhor não acha que o transporte seletivo também deveria oferecer passagem gratuita a algumas categorias? Cito como exemplo os deficientes físicos e os idosos que já são da Constituição Federal. Dentro da mesma questão do transporte seletivo também queria acrescentar nessa pergunta: no sistema de transporte seletivo o passageiro pode ser transportado em pé?

O SR. RENAN CHIEPPE – Não. O que temos conhecimento da regulamentação do transporte seletivo não pode transportar em pé. Ele foi feito inclusive para oferecer um nível de conforto diferenciado. Seria essa uma irregularidade.

Quanto à gratuidade é algo um pouco ... temos que nos remeter à questão de conceito, ou seja, questões conceituais, e essa não é uma questão muito fácil. Na verdade, isso ocorre em outras situações também em que a gratuidade é colocada apenas para o ônibus normal. Eu poderia dar minha opinião. Acho que o transporte feito pelo sistema regular com a devida reserva de assento, com as devidas prioridades que essas gratuidades ensejam, acho que já seriam suficientes.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Dependendo do horário não é?

O SR. RENAN CHIEPPE – Também. Reconhecemos que são pessoas que precisam de mais conforto. É uma questão que procuramos observar a lei. Se um dia for definido isso vamos observar e cumprir o que determina a lei. Essa é uma questão muito conceitual; não é uma questão fácil.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Não diria que fosse uma lei de que todo deficiente físico e todo idoso tivessem direito ao assento. Mas acho que é um percentual; porque se não, fica num processo como se fosse discriminação dessas categorias. A avaliação que temos é nesse sentido. Se o transporte seletivo está dando certo - e acho que está dando certo porque é um sistema alternativo de qualidade, já o utilizei e acho que presta um serviço de qualidade - acho que um percentual já deveria estar sendo avaliado pelos senhores no sentido de determinar um percentual para essas categorias.

O SR PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Renan, qual seria a conseqüência no Sistema se as Prefeituras ou uma Prefeitura revogasse a lei municipal que autorizou a integração no Sistema Transcol ou se a mesma não renovasse a autorização? O que isso traria de conseqüência para o Sistema Transcol gerenciado hoje pela Ceturb?

O SR. RENAN CHIEPPE – Naturalmente teria grande impacto. Impacto exato é um pouco difícil de se precisar e deveria ser objeto de estudos.

O conceito do Sistema Transcol é: o serviço talvez mais metropolitano que temos hoje no Estado e funciona desde que haja integração com os municípios. Dificilmente se teria o funcionamento de um sistema metropolitano que não tem os seus principais municípios integrados. Talvez caminhássemos para um desmonte ou um relativo desmonte, vamos dizer, do Transcol se isso ocorresse à medida em que são sistemas integrados e um tem que se comunicar com o outro.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Abrirei um precedente ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, uma vez que tem alguns compromissos.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, fugindo à regra da solicitação de V.Exª.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - É verdade, mas tenho um compromisso às 12h. Será rápido.

Sr. Renan Chieppe, na reunião passada fizemos a mesma pergunta ao Sr. Guerino Dalvi e não ficamos muito convencido. Existe uma ansiedade, que chega a ser medo, dos funcionários do sistema Transcol com relação à implantação da bilhetagem eletrônica. Afirmamos que não saímos convencido, mas aquilo que a gente não se convence, é aquilo que você disse aqui: podemos propor leis para regular essas questões.

De uma colocação feita pelo Sr. Guerino, concordamos plenamente com a questão da segurança do transporte de valores. Isso é indiscutível. Quanto menos dinheiro tiver circulando dentro do ônibus, maior será a segurança do motorista, do trocador e dos próprios passageiros. Isso está bem claro e tem que buscar uma alternativa definitiva.

Mas existe uma dúvida no decorrer dos trabalhos desta CPI: a maior ansiedade e o medo está relacionado à implantação da bilhetagem eletrônica e a perda do posto de trabalho.

Então, gostaríamos que o Senhor falasse claramente para os membros desta Comissão como funcionará essa situação?

O SR. RENAN CHIEPPE - Em primeiro lugar, tínhamos um projeto em estudo de bilhetagem eletrônica voltada para o Transcol e para o municipal de Vitória. A discussão em nível de Transcol está parada. Existe uma discussão, caminhou-se bastante, só que no momento está parada, esperando reiniciar as discussões.

O municipal de Vitória avançou um pouco mais e fez um decreto instituindo o sistema de bilhetagem eletrônica. Inclusive, nesse decreto fixa a obrigatoriedade da manutenção do posto de trabalho do cobrador. Esse ponto está colocado inclusive em nível de decreto. Esse assunto inclusive tem sido objeto de uma discussão em nível de Ministério Público do Trabalho.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Sr. Renan Chieppe, seria no mesmo posto de trabalho? Porque tirar o cobrador e colocá-lo como fiscal, mantém a vaga do cobrador mas o fiscal perde a sua vaga. A nossa pergunta é pertinente dentro do local de trabalho.

O SR. RENAN CHIEPPE – Essa discussão do Ministério Público, o foco é esse: manutenção do emprego. O que estamos argumentando e propondo, inclusive, assinando, com carta e tal? O posto de trabalho do cobrador no momento, não há dúvida nenhuma, é necessário. Tem um público que paga em moeda, entre trinta e cinco e quarenta por cento. Alguns estados implantaram sem avaliar isso corretamente. A cidade de São Paulo, por exemplo, há uns quatro anos implantou isso e teve que voltar atrás. Não funcionou. Os carros que não tinham cobrador não levavam passageiros.

Em Goiânia teve uma desestruturação muito séria por causa de um sistema de bilhetagem, que foi retirado o cobrador. Então, hoje não tem dúvida nenhuma que é necessário o posto de cobrador.

O que pode acontecer no futuro, dizendo num prazo superior a cinco, dez anos? Pode-se criar um hábito muito grande das pessoas portarem o cartão magnético e chegar a um ponto de ter alguns horários, por exemplo, algumas rotas que seria desnecessário, talvez, o cobrador. Mas dentro da realidade de hoje é difícil pensar em grande escala. Não dá para pensar isso em grande escala. Pode-se pensar daqui a cinco ou dez anos, ter cinco, dez por cento dos horários sem cobrador.

Então, qual a proposta que fazemos? No momento em que isso começar a ocorrer, terá um grande volume de comercialização de cartões. Na verdade, manter o número proporcional ao número de postos de trabalho, onde se eventualmente deixaria... Isso no futuro, volto a dizer, prazo superior a cinco anos, você teria um ou outro horário, talvez, sem cobrador, se for o caso, mas as empresas se comprometeriam a ter esse posto em uma atividade que não existe hoje, não de fiscal. Por exemplo, gerenciamento do sistema, porque isso demandará gerenciamento, postos de vendas do crédito eletrônico. Esse compromisso estamos oferecendo.

O Ministério Público nos convidou para assinarmos um TAC– Termo de Ajustamento de Conduta, que não concordamos em assinar, porque entendemos que não há conduta desajustada a ajustar. Estamos propondo firmar isso em Convenção Coletiva de Trabalho. Quer dizer, o trabalhador será o melhor fiscal disso.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Na avaliação que fizemos, pelo menos existe essa possibilidade a médio e longo prazo desse trabalhador ser deslocado.

O SR. RENAN CHIEPPE – Dele ser deslocado, mas com o número de postos de trabalho mantido, isso fazemos questão de salientar.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Meio duvidoso.

O SR. RENAN CHIEPPE – Não, estamos afirmando isso.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Está certo.

O SR. RENAN CHIEPPE – V. Exª permitiria um comentário adicional?

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Pois não.

O SR. RENAN CHIEPPE – A grande vantagem do sistema de bilhetagem é que ele acaba com o mercado paralelo de vale-transporte , e isso é muito importante.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Isso é importante.

Queremos lhe afirmar que é desconhecimento nosso e por isso vamos lhe perguntar: no transporte seletivo todos os passageiros são transportados sentados. Certo?

O SR. RENAN CHIEPPE – Pela regulamentação sim.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Para entrarmos em um taxi, só entramos se for o número de passageiros permitido, no máximo quatro. Particularmente achamos um contra-senso, tem a questão de valor de passagem. Mas acha que o sistema Transcol foi criado para transportar o passageiro em pé? Como o Senhor avalia isso?

O SR. RENAN CHIEPPE – O transporte de massa em todo o mundo usa esse conceito de transporte em pé. Isso existe em metrô e em sistemas modernos de transportes. Não é em si um fato deplorável, um fato que se entenda como indigno.

É necessário ter, nós como cidadãos e ser humano, um nível de conforto adequado. O empresário nunca deve abrir mão dessa condição. Achamos que o transporte deve ter o nível de conforto mais adequado possível. O que precisa se buscar é o atingimento desse objetivo a um custo que o passageiro possa pagar.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Faremos uma interrupção rápida. Todas as pesquisas que observamos com relação à qualidade do atendimento do passageiro ao utilizar o sistema Transcol, a maior reclamação é a quantidade de passageiros dentro do ônibus. A segunda é em relação ao próprio motorista, que está freiando muito, excesso de velocidade, curvando inadequadamente. Mas a número um é o excesso de passageiros.

Isso não precisamos estar falando em pesquisa. Às vezes estamos em Plenário, na Assembléia, e vamos atrás de um cafezinho e ficamos olhando para a frente do Shopping Vitória, onde tem um ponto de ônibus. Nós, que vamos fazer essas visitas, já estamos visitando por aquele visor. Em determinados horários há briga para se entrar no ônibus e dali para frente é uma luta, passa pelo ponto de ônibus direto porque não cabe mais.

Não é possível, sem aumentar o número de ônibus, adequarem nesse horário um número superior de ônibus rodando?

O SR. RENAN CHIEPPE – O trabalho de programação operacional pode fornecer pequenos ganhos ou ganhos relativamente importantes, mas não grandes ganhos.

Consegue-se otimizar um pouco pelo horário, pela escala; tira carro dessa linha e coloca em outra. Mas para realmente mudar essa realidade - e concordo que é preciso investir nisso, por ser importante para o conforto da população - é preciso mexer em números maiores.

Existe um critério técnico para esse assunto. O critério hoje usado é um critério de seis passageiros por metro quadrado, que é um critério apertado, não precisa fazer muita conta para saber que é um critério apertado.

O primeiro ponto, a sociedade tem que cobrar do órgão gestor e cobrar o respeito a essa norma. Queremos ver as empresas fazendo as coisas dentro do regulamento e das normas. Não estamos defendendo nada fora disso. Em primeiro lugar cumprir essa norma.

E depois trabalhar na melhoria disso mas dentro de uma discussão técnica. O que custa você abaixar esse número de passageiros por metro quadrado pela metade, por exemplo? Tem um custo. Infelizmente tem um custo inclusive fácil de calcular. Tenho uma informação, um número que peço desculpas para confirmar depois o número exato, mas se quisermos transportar passageiros somente sentados no Transcol é possível, mas a passagem passará de três reais e cinqüenta centavos. Iríamos para um extremo fora da realidade da população brasileira, no momento.

Podemos melhorar um pouco? É uma questão que tem que ser estudada. O canal para isso é a Ceturb e as empresas operam de acordo com o receituário operacional da Ceturb. As empresas não ditam isso, elas cumprem ordem de serviço. É um ponto a discutir e passa por ai. Mas isso reflete em aumento de custo, não precisamos ter dúvidas.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA – Uma outra coisa que colocaremos e o Sr. Deputado Hélder Salomão começou a fazer algumas colocações, durante as audiências que tivemos nesta CPI ocorreram diversas denúncias em relação à questão das empresas, principalmente com relação à questão de tratamento aos funcionários, motoristas e trocadores.

Enumerarei algumas para você e não precisamos perguntar se é realidade ou não, fica como uma observação para os empresários. Uma delas

era o seguinte: toda vez que os dirigentes sindicais querem que demita alguém que está fazendo uma política no período de acordo coletivo ou de eleição de nova chapa, os dirigentes sindicais vão às empresas e solicitam a demissão daquele funcionário e ele é demitido. Trouxeram documentos em relação a isso.

Também quando eles precisam desses funcionários para trabalhar fora da empresa esses funcionários são liberados e continuam recebendo das empresas. Com documentos nesta CPI.

As outras denúncias foram que os malotes que serão conferidos do dinheiro arrecadado das passagens durante o dia eles não têm acesso à conferência e depois de conferido se falta é deduzido do seu salário.

Se for demitido de uma empresa não pode ser admitido em outra. Se levar um atestado médico é colocado em um banco e tem que ficar de castigo na empresa. Isso durante os depoimentos na CPI estiveram presentes motoristas, trocadores, dirigentes sindicais fazendo esses depoimentos e apresentando documentos. Como você avalia essa situação? É a minha última pergunta.

O SR. RENAN CHIEPPE – Acredito muito, como administrador de setor de transporte de passageiros, há vinte e quatro anos, no sucesso da prestação de serviço a partir de uma boa relação com a equipe. O respeito, e cumprir regras legais é básico. Além disso o respeito, o tratamento entre pessoas é recomendável. Nessa condição não posso concordar com nada nessa ordem que V.Exª relatou e também não acredito que isso ocorra como regra. Se eventualmente há alguma prática irregular, algo que se fez e não deveria ter sido feito, acho que isso deve ser apurado, encaminhado, tem que ser corrigido. Não podemos querer que os motoristas tratem bem os passageiros, se nós não os tratarmos bem.

A empresa que eu dirijo pessoalmente, que é a Viação Águia Branca, isso é regra fundamental. Acho que devemos vigiar e cobrar. Tenho forte convicção de que isso não seja regra geral, que possa haver um caso ou outro, mas as empresas têm por princípio a boa relação com seus trabalhadores.

O SR. LUIZ CARLOS MOREIRA - Agradeço ao Sr. Renan Chieppe e aos Srs. Deputados Cláudio Thiago, Hélder Salomão e Marcelo Santos por terem liberado para que eu fizesse as perguntas primeiro que os Srs. Deputados, fugindo à regra proposta por mim. Mas, sempre existe uma exceção.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Obrigado Sr. Deputado Luiz Carlos Moreira, pela contribuição nesta Comissão.

Sr. Renan Chieppe, o SETPES hoje tem aproximadamente o número de empresas que atuam clandestinamente e de que maneira tem sido combatido? A Ceturb tem atuado satisfatoriamente nesse sentido? Se existe, como que o Sindicato tem combatido e se a Ceturb tem promovido ações no sentido de combater o transporte clandestino? Uma vez, dito pelo Sr. que comparando com o Rio de Janeiro o transporte clandestino é utilizado, inclusive, para tráfico de drogas.

O SR. RENAN CHIEPPE - Essa afirmação, desculpa sair um pouco da sua pergunta, ouvi pessoalmente do subsecretário de Segurança do Estado do Rio de Janeiro, tivemos a oportunidade de conhecer, uma pessoa egressa da Polícia Federal e que hoje é o subsecretário do Secretário Garotinho. Essa é uma afirmação dele.

Não existem em Vitória, felizmente, empresas clandestinas. Existem pessoas que com seus veículos fazem transporte clandestino. Isso infelizmente existe, mas não num volume muito grande. A atuação do transporte clandestino considero hoje residual, mas existe. Vemos principalmente na Jerônimo Monteiro e em alguns bairros de outros municípios da Grande Vitória. Ela existe, só que tem sido combatida ultimamente e a atuação da Ceturb tem sido importante nesse sentido.

Ela tem que ser intensificada, não é um assunto que se resolve com um dia de trabalho, tem que ser um trabalho permanente porque se fiscaliza hoje e se retira amanhã, ele volta. Isso está dentro do escopo de trabalhar a evasão de receita. Pois, a medida que se tem clandestino a receita sai do sistema e quando se tem menos receita, menos público pagante ela onera a tarifa. Dentro desse escopo a Ceturb tem agido.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Antes de passar a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago, solicito à Secretária da Comissão que todos aqueles números e dados que o Sr. Renan Chieppe ficou de nos passar com precisão, que fossem cobrados e anexados aos autos que estão nesta Comissão.

Peço a gentileza de disponibilizar esse material, porque é de suma importância para a conclusão dos trabalhos desta Comissão.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago, para fazer três perguntas.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Renan, gostaria de mais informações a respeito do transporte alternativo seletivo. Essas empresas compõem o sistema do SETPES?

O SR. RENAN CHIEPPE - Só relatando um pouco a História, quando o sistema foi criado, foi criado num conceito de licitação. Foi numa época em que tinha começado a ter vans trafegando em Vitória e houve uma intervenção muito oportuna, da Ceturb, de licitar e criou uma regra de que cada empresa só poderia ter um veículo. Era um sistema que, por princípio, tinha que ter a propriedade pulverizada, exatamente para reservar um espaço para aqueles que à época estavam na clandestinidade ter um espaço para atuar como empresário, algo muito interessante e democrático para a época.

Com o passar do tempo, como tiveram que investir em microônibus e não mais em Vans porque o modelo do edital de licitação exigia que no prazo xis aquela Van, quando passou a lidar com volume de capital um pouco maior esses operadores começaram a ter interesse em deixar o sistema.

A partir daí o Ceturb passou a permitir que se aglutinasse a propriedade desses veículos. Essa regra teve que ser mudada porque esses operadores não tinham saúde financeira para ficar no sistema, não tinham escala. Você tem que ser operador de um veículo você não tem escala, tem problema de custo. Passou- se então a operar no modelo de pequenas empresas.

Algumas empresas operadoras do Transcol filiadas ao SETPES são proprietárias de alguns seletivos, outros não. ocasionalmente algumas das empresas que operam o Transcol, uma ou outra, muito pouco, têm microônibus no seletivo. A grande maioria dos seletivos não são representados, os empresários não são filiados ao SETPES.

O SR. CLÁUDIO THIAGO - Cada vez mais tenho convicção de que são com pequenas ações integradas que podemos atingir uma qualidade nos serviços prestados, qualidade essa que passa também por uma diminuição da tarifa, uma tarifa que seja acessível ao conjunto da sociedade. Acho que essa questão do transporte seletivo deveria ser melhor estudada até para tentarmos, já que um dos pontos que faz com que a tarifa tenha um valor alto no seu percentual que é o combustível, passa pelo descongestionamento das nossas vias de transporte rodoviário.

Observem que muitas pessoas utilizam seus veículos próprios porque não têm um sistema alternativo adequado, até com custo, um preço maior mas que lhes garanta o conforto e a rapidez no seu deslocamento. Seria muito importante o próprio SETPES com a Ceturb, até vou sugerir isso ao relator, criar uma alternativa para desafogar as nossas vias que estão cada dia mais congestionadas.

Hoje, para se sair do bairro de Jardim da Penha e chegar ao centro de Vitória se leva em média quarenta e cinco a cinqüenta minutos, há cinco anos se fazia esse percurso em vinte minutos, isso quando se pega horários de pico.

Queria que a Ceturb fizesse um estudo a respeito disso, uma pesquisa para ver a demanda que pode ocorrer nesse aspecto.

Outra pergunta é a respeito do SETPES, se - nas suas treze empresas que compõem o sistema - tem uma política permanente de aferir a satisfação do usuário, através de um Instituto de Pesquisa de Credibilidade porque o que fica na memória do povo... Se hoje V.Exªs. abrirem o jornal A Gazeta, por exemplo, verão duas ou três reclamações de usuários, pode ser alguma coisa pontual, mas sempre há essa quantidade de reclamações, seja horário ou veículo lotado. Se há interesse ou se já há essa política da empresa, de aferir, permanentemente, a satisfação do usuário, e através desse instrumento de pesquisa tentar repassar ao órgão gestor, que é a Ceturb informações para atingir o objetivo, que é o nosso e é o de vocês, que é ter um transporte coletivo de qualidade.

Esta é uma pergunta, iremos fazer outra, que é até uma curiosidade nossa, cada veículo tem o número “x” de usuários por dia, a Linha tal; quem controla o quantitativo de usuários por coletivo? Quem é o responsável?

O SR. RENAN CHIEPPE – Existe um documento chamado BCD – Boletim de Controle Diário – para o qual as empresas informam – a catraca tem um contador, e é lacrada, então, as empresas informam através de um boletim diariamente quantos passageiros cada carro transportou. E isso de tempos em tempos- tenho dúvidas da periodicidade que isso é auditado- mas é um numerador lacrado, de tempos em tempos a Ceturb-GV afere isto.

O Transcol tem um elemento, ou seja, uma rotina importante que é a Câmara de Compensação; onde as empresas conciliam o seu custo com aquilo que ela arrecadou. Isto é uma forma de se compensar rotas mais deficitárias, e a contagem de passageiros é fundamental para isso; isto é feito através deste

documento chamado BCD, que é emitido pelo próprio cobrador diariamente e a empresa convalida isto, conferindo.

Sobre a outra pergunta da pesquisa:

O SETPES sempre fez pesquisa, fazemos regularmente já há muitos anos, a última foi no ano passado, não tenho aqui os números, mas no ano passado fizemos uma pesquisa de cada setor, pois o SETPES representa cerca de cinqüenta empresas em outros setores, setor intermunicipal rodoviário, municipal de Vitória, Vila Velha.

Fizemos no ano passado, como já fazemos há muitos anos, pesquisa por tipo de serviços, inclusive em cidades do interior, como Colatina, Cachoeiro do Itapemirim, para medir o intermunicipal. Mas, este ano a Ceturb-GV nos informou que faria as pesquisas, então, a Ceturb-GV está fazendo, para não criar um esforço duplicado, pois isto tem custo, inclusive foi divulgado na semana passada um relatório, publicado no jornal A Gazeta, já havia uma pesquisa da Ceturb-GV publicada há alguns dias, e semana houve uma do Instituto Futura, - mas recebo agora informações que se trata de uma outra pesquisa, não sendo esta da Ceturb-GV – mas a Ceturb-GV tem feito regularmente essas pesquisas. Essa, inclusive que foi publicada na semana passada, achei muito interessante, fala do municipal de Vitória e fala do metropolitano; ela deu uma aceitação entre regular e superior, quer dizer, uma aceitação de regular para cima na ordem de sessenta por cento, um pouco maior, do Transcol.

O problema é que se tem um número de passageiros transportado, como em março por exemplo, de doze milhões, duzentos e cinqüenta e sete mil passageiros e qualquer ponto percentual de insatisfação, resulta em um número grande de insatisfeitos. O impacto em números absolutos é muito grande.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Gostaria, Sr. Presidente que se fosse possível o SETPES nos enviasse, caso ainda não tenha enviado, o quantitativo de usuário/mês nos últimos cinco anos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – É regimental.

Solicito ao Sr. Depoente que envie a esta Comissão o relatório anual dos últimos cinco do quantitativo de passageiros do Sistema.

O SR. RENAN CHIEPPE – Iremos recorrer aos arquivos da Câmara de Compensação, é possível resgatar esses números e enviaremos essas informações e aquelas outras através de oficio

Dia 23/06/04 Nona Reunião Ordinária

Depoente – Beline Salles Ramos

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Srs. Advogados, podem ficar à vontade.

Sr. Beline José Salles Ramos, vamos seguir uma praxe. Solicito que nos informe o nome completo, filiação, estado civil, RG, qualificação profissional e endereço completo.

O SR. BELINE JOSÉ SALLES RAMOS - Beline José Salles Ramos; Domingos Pereira Ramos e Maria Garcia Salles Ramos; casado; RG – 558 309 – ES; advogado e auditor; Avenida Saturnino de Brito, 1133, Praia do Canto, Vitória.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Beline José Salles Ramos, o motivo do convite para que comparecesse a esta Comissão de uma certa forma é simples e talvez complicada pela maneira que foi exposto na imprensa local.

Estamos observando uma matéria recortada nas mãos do Sr. Deputado Cláudio Thiago que diz : “os terminais estão penhorados”. O jornal A Gazeta diz: “Ceturb negocia dívida com credor”. “ Ceturb garante que terminais não fecham”

O Presidente da Ceturb, Sr. Marcelo Ferraz, estará presente na próxima reunião desta Comissão, alegou nos jornais que a Ceturb teria uma dívida de aproximadamente oitenta milhões de reais. Portanto, dívida essa não aceita, de uma certa forma, pelo Senhor quando diz que essa dívida ultrapassa os duzentos milhões.

Nosso objetivo, na verdade, é ter uma informação precisa e de como anda essas questões judiciais com a Ceturb, para que possamos nos inteirar. Isso fará parte dos nossos documentos que serão apresentados em forma de relatório ao final desta CPI.

Solicito aos Srs. membros que façamos um critério, uma vez que já chegou o Sr. Deputado Helder Salomão, somos em quatro Parlamentares, que fizéssemos três perguntas cada um e depois voltaríamos a fazer um rotativo de perguntas com cada membro.

Diante dessas explicações e perguntas, de uma certa forma generalizada, gostaríamos que fizesse um breve relato sobre a atuação do Senhor como advogado das empresas que impetraram ação contra a Ceturb , e de que maneira, hoje, essa situação judicial se encontra? Se existe mesmo essa dívida, se ela é de oitenta milhões , ou conforme o Senhor disse nos jornais que ela ultrapassa os duzentos milhões de reais?

O SR. BELINE JOSÉ SALLES RAMOS – Sr. Presidente, agradeço a oportunidade de esclarecer a esta Casa sobre essas reportagens. Em 1993 fui convidado com vários advogados do Estado do Espírito Santo a participar de uma reunião com os dirigentes dos Sindicatos dos Transportes. As reuniões eram individuais, cada advogado participava em dias alternados. Ao final do processo meu escritório foi selecionado para ingressar com uma ação pleiteando reajuste de tarifas. O período que ingressei com a ação foi de 91 a 93.

A época, hoje, não sei como funciona, a Ceturb através do seu corpo técnico editava as resoluções e definia como seria o reajuste. Nesse reajuste era contemplado todos os custos incorridos. Após apurados os custos agregava-se a taxa de gerenciamento, os tributos e definia-se qual era a tarifa necessária a cobrir os custos e manter o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos.

Ato contínuo, a Ceturb encaminhava essa proposta apurada por ela própria sem interferência das empresas do Sistema Transcol à Secretaria de

Transportes. O Secretário de Transportes e o Governo do Estado do Espírito Santo editavam um decreto e nesse decreto autorizavam a tarifa.

Em vários períodos a tarifa que a Ceturb indicou como necessária não foi aquela aceita pelo Poder Executivo e isso levou as empresas a questionar judicialmente a ação. Ingressamos com a ação e ganhamos em Primeira e em Segunda Instância, já transitou em julgado no STJ. São dois réus: Ceturb e Estado do Espírito Santo. O processo da Ceturb já foi julgado no Supremo e falta o do Estado do Espírito Santo.

Os valores serão apurados ao final da sentença pelo cálculo do contador conforme decisão judicial, mas na execução hoje daria mais de duzentos milhões, isso porque o valor das diferenças corrigido dá noventa e poucos milhões. Mas o juiz condenou também, na forma da lei, a pagar juros de um por cento ao mês. Estamos com a ação há onze anos. Portanto, um por cento ao mês de onze anos, o juros hoje está mais alto do que o valor da diferença corrigida. Essa diferença entre oitenta e noventa milhões seria o valor sem o juros.

Em preliminar, Sr. Presidente e Srs. Deputados, é isso que queria deixar ressaltado.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) – Muito obrigado, Sr. Beline. Faremos o sistema de perguntas.

Com a palavra o Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Bom-dia, Sr. Marcelo Santos, Presidente desta Comissão; bom-dia , Sr. Deputado Helder Salomão; bom-dia, Sr. Deputado José Esmeraldo; bom-dia, a todos que nos assistem pela TV Assembléia; bom-dia, Sr. Beline José Salles Ramos, Advogado. Saudamos com um carinho especial o Sr. Francisco Pereira, meu amigo Chico Pneus, que está presente nesta Casa; saudamos ao funcionário da TV Assembléia e desta Comissão.

Farei uma pergunta ao Sr. Beline José Salles Ramos. Pelo que entendi, pela sua exposição em 1991 a 1993 , naquela época , as empresas que compõem o sistema, de certa forma se sentiram prejudicadas, pois eles tinham um critério de reajuste. A Ceturb é que fazia essas planilhas e eram encaminhadas ao Poder Executivo. Hoje continua um sistema parecido.

Mas em cima de dados técnicos a Ceturb chegou a uma planilha, a valores que compõe essa planilha e enviou para o Poder Executivo. Portanto, o Poder Executivo não atendeu a essa solicitação. Pelo que entendi foi isso.

O SR. BELINE JOSÉ SALLES RAMOS – Perfeito.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Então as empresas se reuniram, fizeram uma licitação com outras bancas de advogados e o Senhor ganhou essas licitações.

O SR. BELINE JOSÉ SALLES RAMOS – Perfeito.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – O Senhor também participou com outras bancas. Entraram na justiça e esse processo vem sendo discutido no âmbito judiciário. Tenho uma dúvida, em qual instância está? Está em nível de Estado,

em nível do Supremo? Queria que o Senhor nos falasse a respeito disso. Onde se encontra esse processo hoje?

O SR. BELINE JOSÉ SALLES RAMOS – Perfeitamente. Ele ingressou em Primeira Instância na Vara da Fazenda Estadual em 1993. Em 1994 subiu ao Tribunal de Justiça, em 1998 foi para o STJ e em todas as instâncias as empresas saíram vitoriosas. Agora se encontra no Supremo, onde dos dois recursos um da Ceturb e um do Estado, o da Ceturb já foi julgado contra a Ceturb, faltando ser julgado o último do Estado do Espírito Santo.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Então, de certa forma , em nível de Estado não cabe mais recurso? Já está no Supremo .

É interessante, Sr. Deputado Helder Salomão, porque a própria Ceturb é que forneceu elementos para que as empresas pudessem pleitear isso na Justiça. É uma situação inusitada.

Inclusive, Sr. Deputado Marcelo Santos, queria saber quem era o Presidente na época, porque a própria Ceturb municiou com dados, elementos e com a planilha oficial e as empresas apenas reivindicaram aquilo que elas achavam que era correto. É uma situação. E como conseqüência dessa ação administrativa da Ceturb - ai posso até usar uma palavra “prejuízo” e não “rombo”- isso pode, inclusive, inviabilizar novos investimentos na área do transporte coletivo.

As empresas apenas estão reivindicando ou reivindicaram judicialmente em cima de um documento oficial, Sr. Deputado José Esmeraldo. A Ceturb forneceu os dados, a planilha, fez os cálculos e ofereceu ao Poder Executivo. Portanto, o Poder Executivo não aceitou essa planilha.

Cabe também registrar que a Ceturb é órgão gestor do Sistema de Transporte. É uma situação inusitada! E como disse, o resultado disso, a conseqüência é que só essas ações que estão ajuizadas perfazem em torno de oitenta milhões sem as correções.

Sabemos também que existem ações trabalhistas com montantes grandes, montantes que podem passar de dez milhões sem as correções. Conhecemos um pouquinho da Ceturb, inclusive de ex-funcionários, funcionários até do departamento jurídico que entraram contra a Ceturb e ganharam e estão ganhando.

Existe ai, em meu entendimento, uma certa ilicitude, legislaram em causa própria. Isso também aconteceu na CEASA e em algumas autarquias do Estado. Mas a nossa missão hoje é conhecer um pouco mais do que gerou esse débito. Entendi perfeitamente, dizer se é legítimo ou não, se as empresas entraram buscando aquilo que achavam devido, teríamos que ter mais elementos, se possível conhecer melhor e até ouvir também o Presidente da Ceturb naquele período. Quem era o presidente da Ceturb e por que não foi aceito uma planilha?

Podemos dizer então que a Ceturb trabalhou com uma planilha irreal. É frágil o sistema do Poder Executivo em aceitar que um órgão gestor esteja enviando e até autorizando. Entendi bem, mas antes de fazer outras perguntas, dou-me por satisfeito.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Bom-dia , Dr. Beline José Salles Ramos. Esta matéria é muito específica. Na pergunta do Sr. Deputado Cláudio Thiago, 93, gostaríamos de saber - naturalmente o Senhor tem conhecimento disso- quem era o Presidente da Ceturb em 93?

O SR. BELINE JOSÉ SALLES RAMOS – Sr. Deputado, não me recordo porque me ative a muitos elementos técnicos, aos documentos. Nomes, nunca tive contato com eles, não me recordo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Mas o Senhor como advogado e defendendo uma causa, não tem em mente o nome do Presidente da Ceturb?

O SR. BELINE JOSÉ SALLES RAMOS – No momento não. Nas planilhas tinha a assinatura do Presidente da Ceturb, do Governador e do Secretário de Estado. Não me lembro dos nomes, e não sei nem se foi um só, porque foi um período grande, de 1991 até 1994, mas só entrei com a ação em 1993. Não me recordo desses nomes, mas nas planilhas certamente tem a identificação deles.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Sugiro, inclusive, à Comissão que seja oficiado exatamente a esse Presidente, tendo em vista as perguntas inteligentes do Sr. Deputado Cláudio Thiago. Acredito que esse Senhor deveria estar nesta Casa numa próxima oportunidade para que tenhamos melhores esclarecimentos.

Gostaríamos de levar essa questão ao Presidente Cariaciquense, o nosso querido amigo Marcelo “Cariacica” Santos, que ouvisse os demais Deputados com relação a convocação do Presidente da Ceturb que exerceu essa função em 1994.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Sr. Deputado José Esmeraldo, não interrompendo o raciocínio de V.Exa, solicito ao Secretário que faça um contato prévio, agora, com a Ceturb, solicitando qual o Presidente da Ceturb que exerceu essa função de 1991 a 1993? Ou quais Presidentes, pois pode ter havido alguma modificação, para que pudéssemos propor, neste Plenário, a convocação do ex ou dos exs-Presidentes da Ceturb do período?

Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Dr. Beline José Salles Ramos, inclusive o objetivo de tê-lo convidado a esta Comissão foi esta matéria que saiu publicada no jornal, e em relação a informação que havia sido dada por esse atual Presidente da Ceturb de que o valor era oitenta milhões. Na sua informação, na verdade, não era oitenta milhões, são mais do que duzentos milhões. Isso demonstra, inclusive, que esse Presidente da Ceturb está bem mal informado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Lembrando Sr. Deputado José Esmeraldo, que além do Presidente da Ceturb, o Presidente do Conselho era o Secretário de Transportes.

Solicito à Secretaria que verifique também o nome do Secretário da Pasta de Transportes do período, e além do Secretário de Transportes, o Presidente da Ceturb.

Concedo a palavra ao Sr. Deputado José Esmeraldo.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – O Senhor afirmou que era oitenta, e como o juiz propôs um percentual de 1%, hoje isso, já que faz tantos anos, ultrapassa a duzentos milhões, não é isso.

O SR. BELINE JOSÉ SALLES RAMOS – Perfeitamente.

O SR. JOSÉ ESMERALDO – Se você quer uma tarifa mais barata e se esse sistema se encontra numa situação dessa, principalmente a partir do momento que houver uma decisão final, então terá que se pagar. Quem é que perde? Quem perde é aquele que utiliza o transporte coletivo todos os dias com dificuldade, porque a nosso objetivo nesta CPI é exatamente dentro de uma planilha e dentro de um cálculo.

Tenho certeza que é o pensamento não só do Sr. Presidente Marcelo Santos, mas também dos Srs. Deputados Cláudio Thiago e Helder Salomão que houvesse uma diminuição tarifária. Pelo que entendo, as coisas realmente estão difíceis para que isso aconteça.

Pelo que entendi, pelo que já foi exposto, contento-me, Sr. Deputado Marcelo Santos.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Com a palavra o Sr. Deputado Helder Salomão.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - Agradecemos a presença do Sr. Beline Salles Ramos nesta CPI.

Gostaria de fazer a seguinte indagação. O senhor disse que o Estado recorreu e perdeu em todas as instâncias. O que acontecerá de agora para frente? Quais as possibilidades reais do Estado ter que arcar com o pagamento dessas ações que foram conquistadas na justiça? Qual o prazo para isso? Cabe algum tipo de recurso? O senhor disse que não cabe. Qual será o procedimento e quais as conseqüências que isso pode gerar para o sistema de transporte coletivo na Grande Vitória?

O SR. BELINE SALLES RAMOS - Ainda existe pendente um último recurso no Supremo, recurso do Estado, e concluindo o processo, mantendo a tendência do outro no Supremo que já foi julgado a favor das empresas, isso iria transformar em precatório ou o Estado comporia com os empresários da forma como se ajustasse. Há anos houve até uma tentativa de composição, mas não chegou a efetivar, o processo ainda não tinha sido julgado por Brasília.

A tendência é voltar a ser um precatório, duzentos milhões. Já combalida as finanças.

Aquelas informações preliminares, na época houve um lapso e eu esqueci; sempre que havia período antecedente ao reajuste, eles pediam às empresas de ônibus um cálculo de qual seria o custo. As empresas davam e a Ceturb olhava e dizia: isso não está certo, o certo é isso e dava sempre o valor menor, que no entender dela era o correto. Ele alencava os custos com pneus,

motoristas e tudo e ao final que mandava para o Executivo e o Executivo diminuía a tarifa. Essa foi a causa principal da ação na justiça, essa diferença tarifária.

A Ceturb não aceitava os cálculos das empresas e o Estado não aceitava os dela.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - Essa foi a motivação da ação.

Esse anúncio da penhora dos terminais, o que o senhor tem a dizer sobre isso?

O SR. BELINE SALLES RAMOS - Não, deve ser outros processos.

O SR. HÉLDER SALOMÃO – Não tem haver com esse processo especificamente?

O SR. BELINE SALLES RAMOS - Não. Essa ação que tenho com a empresa, não. Deve ser processos trabalhistas, eles usam muito esse sistema, expediente legal, eles usam muito isso. Provavelmente seja, o nosso não é não.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - O senhor disse que isso pode se transformar em precatório. Essa ação acaba transitado em julgado na justiça e transforma em precatório. Ficaria como os outros precatórios do Estado que estão há anos sem nenhuma solução e agora o Governo do Estado está fazendo um esforço, inclusive esta Casa de Leis aprovou um projeto de lei no ano passado para o pagamento de “pequenos precatórios”, de pequenas dívidas do Estado com ex-funcionários, e até com servidores atuais. Como vocês pensam que isso seria encaminhado pelo Governo do Estado? Seriam incluídos na lista dos números exagerados de precatórios que temos no Estado, hoje?

O SR. BELINE SALLES RAMOS - Seria incluído e estaria lá no final, foi expedido por último. Como existe uma “tolerância” das intervenções por precatório, não é o nosso Estado, mais todos os Estados praticamente não cumprem o que diz a Constituição Federal. Não cumpre, talvez, porque não queira, porque também não tem verbas.

A aprovação nesta Casa da lei para pagar “pequenos precatórios” foi muito salutar, pois sabemos que alguns empresários compravam a cinco por cento, a dez por cento o valor dos precatórios. Se vai pagar até nove mil e seiscentos e quem tiver acima abrirá mão, significa que de cem mil reais para baixo todo mundo vai querer vender porque ainda é vantagem. Será vantagem para o Estado e para o “dono de precatório” que já estava perdendo de qualquer forma, já estava vendendo até abaixo desse valor de dez por cento.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - O Sr. Deputado Cláudio Thiago fez alguns questionamentos e é a última pergunta que fazemos sobre as responsabilidades e sobre essa questão. Foi ele quem motivou sobre a indagação de quem era ou quem eram os Presidentes da Ceturb naquele período.

Qual a avaliação do senhor? Qual a responsabilidade que a Ceturb tem ou a negligência cometida pela Ceturb, nesse período, que provocou essa ação na justiça?

O SR. BELINE SALLES RAMOS - A Ceturb em si não vejo nenhuma negligência. Ela agiu dentro da legislação que imperava no momento. Aquelas normas editadas pelo Poder Executivo, ela era obrigada a apurar o custo real. A única coisa que ela, talvez, porque não tinha poder para isso, não fez prevalecer na decisão política a decisão técnica dela.

O SR. HÉLDER SALOMÃO – O senhor atribui a quem essa responsabilidade?

O SR. BELINE SALLES RAMOS - Ao Poder Executivo que não acatou o que o corpo técnico do próprio Poder apurou.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - O senhor entende que essa responsabilidade cabe ao Poder Executivo da época. O senhor se refere ao Governador ou ao Secretário da Pasta da época?

O SR. BELINE SALLES RAMOS - Sempre acho que o líder responde pelos liderados. O Governador que assinava o decreto.

O SR. HÉLDER SALOMÃO - Houve negligência do Governo na época?

O SR. BELINE SALLES RAMOS - Não sei se negligência, acho que ele queria agradar a população. Só que normalmente alguns afagos, alguns agrados custam caro no futuro. Depois de onze anos começar a surgir um esqueleto, onze anos depois. Isso deve durar vinte anos se for na lista do precatório, por um ato que talvez se tivesse feito reunião com os empresários poderia ter sido evitado à época.

Apurava-se o valor e o Governo querendo fazer um afago na população dizia o meu pessoal disse que tem que ser esse valor, é o mínimo, mas vou dar abaixo dele ainda, porque vocês não podem pagar esse valor. E hoje vão ter que pagar o preço com juros e correção, infelizmente.

Dia 24/08/04 Décima Segunda Erunião Ordinária

Depoentes – José Eduardo Farias de Azevedo e Helvécio Ângelo Uliana

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Fica aprovado assim, a prorrogação da CPI por um prazo de até sessenta dias, e o relator terá um prazo de até quarenta e cinco dias para apresentar os trabalhos.

Neste período então, a não ser que ocorra um caso de extrema necessidade, a partir da fase de oitivas finalizadas, na sessão de hoje, aguardando apenas a apresentação do relatório e a parte da comunicação do relator que dentro do prazo de quarenta e cinco dias, se o relatório estiver pronto, convocaremos automaticamente a CPI para a leitura do relatório, para a votação do mesmo e aprovação ou não.

Caso os Membros apresentem relatório em separado, estaremos apreciando também.

Gostaríamos, inclusive, que fosse comunicado a todos os Membros da CPI que foi deliberado e aprovado a prorrogação por um prazo de até sessenta dias e aprovação, pelos membros presentes, que o relator apresente em um prazo de até quarenta e cinco dias o seu relatório, para a apreciação dos mesmos.

Fica suspensa, a partir da data de hoje, após a fase de oitiva, os trabalhos da CPI até apresentação do relatório. E a partir do momento de sua apresentação, provocada pelo relator – Luiz Carlos Moreira – convocaremos automaticamente a Comissão para estarmos deliberando esse relatório.

Iniciaremos a fase de informações, por conta dos Srs. Helvécio Ângelo Uliana e José Eduardo Farias de Azevedo. Inicialmente, começaremos pelo Sr. Helvécio Ângelo Uliana, ex-presidente da Ceturb que estará prestando algumas informações no âmbito da CPI.

Gostaríamos que o Sr. Helvécio Ângelo Uliana fizesse um juramento nesta CPI. Jura dizer a verdade, somente a verdade?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Juro.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Solicitamos que o Senhor nos informe filiação.

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Pedro Uliana e Rosa Gerard Uliana.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) –Estado civil?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Casado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) –RG?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – 241.252

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) –Nome completo.

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Helvécio Ângelo Uliana

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) –Qualificação profissional.

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Formação básica em economia, pós-graduação em engenharia da produção.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) –Endereço completo.

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Rua Diógenes Malacarne, 326, apartamento 104, Praia da Costa – Vila Velha.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Muito obrigado, Sr. Helvécio Ângelo Uliana. Iniciaremos a fase de questionamentos por parte dos Membros da CPI.

Concedo a palavra a Sra. Deputada Brice Bragato para que inicie os trabalho no que tange as perguntas ao depoente.

A SRA. BRICE BRAGATO – Sr. Presidente, somos membro suplente, então, pedimos a assessoria para que preparasse uma pergunta, vez que não acompanhamos todos os trabalhos.

Leremos a pergunta, que é a seguinte: Segundo o depoimento do advogado, o Dr. Bellini Ramos, a Ceturb editava as resoluções e defina como seriam os reajustes, sendo contemplados todos os custos incorridos – taxas de gerenciamento e tributos – definindo assim, qual seria a tarifa necessária para cobrir os custos, manter o equilíbrio econômico financeiro dos contratos.

A Ceturb encaminhava essa proposta de reajuste sem a interferência das empresas, e a Secretaria de Transportes, os Governos, editavam Decretos autorizando a tarifa.

Várias vezes o Governo autorizou tarifas menores do que a proposta pela Ceturb. Então, as empresas teriam entrado na justiça em função dos procedimentos que a Ceturb adotava.

A pergunta que faremos e depois a repetiremos ao Sr. José Eduardo Farias de Azevedo, é se o Sr. Helvécio Ângelo Uliana confirma esse procedimento, se isso realmente aconteceu?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – (Sem revisão do orador) – Bom dia Sr. Presidente Marcelo Santos, Srª Deputada Brice Bragato e Sr. Deputado Cláudio Thiago, agradeço a convocação e parabenizo V.Exas. pelos trabalhos desta importante CPI, parabenizo também pelos trabalhos realizado nesta Assembléia Legislativa neste novo momento que o Espírito Santo vive, e afirmo de antemão que estamos à disposição não somente, neste momento, da CPI mas em outros momentos para esclarecer quaisquer dúvidas à cerca do transporte coletivo.

Em relação à pergunta da Srª Deputada Brice Bragato, realmente o procedimento era esse. Se me permite Srs. Deputados, rapidamente explicarei a mecânica do cálculo. Os empresários, desde que a tarifa passou a ser calculada tecnicamente, seja via Instituto Jones dos Santos Neves, fui o primeiro técnico a calcular tarifa tecnicamente no Estado, seja em época da Ceturb, a partir de 1986, os empresários sempre encaminharam a planilha de custo reivindicando uma tarifa superior ao que tecnicamente, seja via Instituto Jones dos Santos Neves ou seja, o cálculo da Ceturb, indicava um outro valor.

A mecânica do cálculo, pedido dos empresários, cálculo da Ceturb, submetido ao Cotar. Na época que começaram os redutores, começou em março de 1992, o Cotar tinha uma outra configuração, mas o Cotar na essência ainda permanece o mesmo. Ou seja, ele é consultivo em relação aos valores das tarifas, valores finais, em relação aos itens de custo que compõe a planilha ele delibera.

A homologação final do valor da tarifa é do Governo do Estado, do Sr. Governador. Na época, em março de 1992, eu era presidente da Ceturb e fui do período de junho de 1988 a março de 1992, depois o José Eduardo me sucedeu. Nesse período, fui presidente num reajuste no qual houve um redutor. Houve um pedido das operadoras e temos a planilha de todos os cálculos, a tarifa técnica da Ceturb foi indicada 150 e o Cotar, o próprio Conselho Tarifário indicou 800, no caso eram oitocentos cruzeiros. E foi submetido a homologação do Sr. Governador que na época era o Sr. Albuíno Azeredo.

Os demais reajustes também até o início do plano real e o José Eduardo não pode prosseguir em relação a este assunto, foi adotado esse procedimento. Cabe ressaltar que essa questão do redutor, a Ceturb calculava tecnicamente o reajuste, e depois mais à frente se me permitirem, na próxima oportunidade, falaria em si, juízo, sobre esse processo, o que estaria pôr trás desse processo.

Tecnicamente a Ceturb fazia o cálculo da chamada tarifa real, e o Cotar, e eu avalio do ponto de vista social, entendo que dentro da conjuntura de uma hiperinflação olhando a capacidade de pagamento da população, ele tomava a iniciativa e nada seguia o cálculo técnico de propor um redutor. Isso perdurou praticamente dois anos e cinco meses.

Vitória também isso ocorreu e o processo não logrou êxito em Vitória. Isso ocorreu em outras cidades do Brasil. Esse processo que tenho conhecimento de pedir perdas decorrentes de desequilíbrio econômico-financeiro que eu saiba, é somente no Sistema Transcol. Desculpe me alongar um pouco, até mesmo para tornar mais didático esse assunto.

A SRA. BRICE BRAGATO – O senhor acabou de dizer que quando concedia finalmente o reajuste, que nesse caso era menor, que o senhor chama de “começou a correr os redutores” , o critério não era o critério técnico. Se fosse tomar o critério técnico ao pé da letra

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Sim, era decisão...

A SRA. BRICE BRAGATO - Se tomar o critério técnico ao pé da letra, teria que adotar a tarifa real apontada pela Ceturb e o Governo adotava a tarifa menor.

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – A Ceturb propunha uma tarifa técnica, tarifa dentro do critério técnico da planilha de custo que era aprovado pelo Conselho. O Secretário de Transporte da época, e que foi mais de um Secretário, propunha em nome do Governo uma tarifa com redutor. De modo geral, se a tarifa tinha um reajuste de cinqüenta e poucos por cento, de sessenta a quarenta por cento por causa da hiperinflação, de modo geral havia um redutor em torno de dezoito a quinze por cento proposto pelo...

A SRA. BRICE BRAGATO - O que estaria por trás...

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA - Porque a Ceturb não vota.

Digo, do ponto de vista do redutor, a avaliação do Governo na época era do ponto de vista social, da realidade da população, da capacidade de pagar.

Agora, do processo em si falaria em outra oportunidade, a não ser que me permitam falar agora.

A SRA. BRICE BRAGATO - Pode ficar à vontade, se tiver mais algum fato que ajude...

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA - Em relação ao processo em si, a avaliação que tenho bastante racional e objetiva, apesar de não ter todos os elementos, todas as informações, mas as informações que tenho, algumas extra-oficiais, é que nesse processo houve perda de prazo, a dificuldade do processo em sair da justiça capixaba para subir para Brasília, no linguajar jurídico. Não sou advogado, mas com vinte e seis anos de serviço público a gente acaba tendo que entender um pouco de cada coisa ou muito de cada coisa.

Perda de prazo. É um processo que chamo de “kafkaniano”, esdrúxulo. Entendo que a CPI deveria aprofundar nesse processo e em outros processos. Alguns foram fruto de matéria em que houve perda de prazo. É preciso que seja investigado. Da parte da atual direção, estamos tomando medidas.

No serviço público costumo dizer – desculpa, não são todos os advogados: ou o advogado muitas vezes age de má-fé por outros interesses ou por incompetência. Não queria fazer juízo de valor especificamente nesse processo milionário do redutor tarifário. Inclusive é um erro imputar à Ceturb, ao próprio Governo do Estado, porque o processo na verdade, em resumo, foi mal defendido. Aí são os porões que existem às vezes no poder público e só uma investigação mais profunda de perda de prazos...

A SRA. BRICE BRAGATO – Os processos realmente aconteceram. O Senhor chegou a participar, a depor em alguns desses processos?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA - Em momento algum tive conhecimento oficial do processo. É um processo que surge e de repente você toma conhecimento do processo, e isso tem ocorrido na atual gestão, de tomarmos conhecimento de processo que nunca tivemos conhecimento.

Sou o fundador da Ceturb, coordenei junto com o Zé Eduardo a implantação do Transcol, fiquei fora da empresa somente três anos emprestado no Palácio do Governo. Nós que, modéstia à parte, temos muita informação sobre transporte coletivo, é um processo que surge do nada, estranhamente.

A SRA. BRICE BRAGATO - Qual o desfecho dos processos? Eles ainda estão tramitando ou foram concluídos?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA - A maioria desses processos estão tramitando. Tem alguns que estamos brigando para reverter a situação. Por exemplo, um processo de nome Camila, que era cobradora da Grande Vitória e houve um acidente na antiga frota pública operada pela Grande Vitória, de inteira responsabilidade da operadora, cobradora da operadora, e a Ceturb está tendo suas contas bloqueadas em duzentos e dois mil reais, sem a Ceturb ter culpa nenhuma. Está tudo legal.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Qual o valor?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA - Duzentos e dois mil reais. Isso é um exemplo, e estamos buscando reverter para a operadora.
Figura o mesmo advogado que está no redutor tarifário em favor das empresas, e não tiro o direito das empresas buscarem na justiça o que entendem que é de direito, nesse processo e em outros processos estranhos, que é a perda de prazo; que o próprio litigante, que ingressou contra a Ceturb, o advogado pede que retire a Ceturb da causa; o advogado da operadora reinsere a Ceturb na causa. Figura uma hora como advogado, em determinado momento, da operadora e da Ceturb. São coisas que realmente cabem à OAB e ao Ministério Público nesses processos.

A SRA. BRICE BRAGATO – As primeiras decisões nestes processos que as empresas impetraram requerendo a tarifa maior, as primeiras decisões foram favoráveis às empresas ou a Ceturb?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO UILIANA – Na verdade ingressaram contra a Ceturb e contra o Governo do Estado. Na verdade, Ceturb é o Governo do Estado, porque o Governo do Estado é o acionista majoritário. Mas o que sei, extra-oficialmente, é que as decisões sempre foram favoráveis às operadoras, até pela má defesa, por perda de prazo.

A SRA. BRICE BRAGATO – Perda de prazo, então, é por parte dos advogados públicos?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO UILIANA – Público. Dei exemplo há pouco. No caso de Vitória, a municipalidade na época, na gestão do Governador Paulo Hartung, também tendo em vista uma visão política e social, adotou o redutor. E lá o processo foi bem defendido e que eu saiba “morreu” o processo, se assim pode dizer.

A SRA. BRICE BRAGATO – Esses procuradores que perderam o prazo são próprios da Ceturb ou são da Procuradoria Geral do Estado?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO UILIANA – Não tenho elementos, não estou aqui com “espírito de porco”, não tenho elementos para nominar quais. O que sei extra-oficialmente, não tenho todos os nomes, tem advogado contratado, tem procurador do Estado e, se não me falha a memória, tem advogados que já foram da Ceturb. Hoje, a Ceturb não conta com um corpo de advogado, é um escritório, por conta principalmente dos salários. Os advogados preferem ir para a iniciativa privada ou montarem seus escritórios.

A SRA. BRICE BRAGATO – O Senhor sabe se foram tomadas algumas providências administrativas em relação aos procuradores públicos que perderam o prazo?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO UILIANA – Não tenho informação segura, mas de qualquer sorte continuamos lá. Estou atualmente na direção da empresa buscando maiores elementos, porque esses processos, muitas vezes,

até para reconstituir a memória deles, temos encontrado dificuldades. Recentemente que se concluiu praticamente, ou quase que na totalidade, a memória desses processos.

Tem processo também, o caso que a Sra. Deputada conhece, como o caso “Preguinho”, que se arrasta, que S.Exª até interferiu nesse processo juntamente com o juiz, então, de Cariacica, que o processo foi restaurado recentemente. É um processo incluso, que chamo de processo “kafkaniano”. Muitas vezes tem que adotar o silêncio, a estratégia, a cautela, porque você às vezes lida com forças ocultas. Não sou Jânio Quadros, mas a verdade é essa.

A SRA. BRICE BRAGATO – Sr. Presidente, valeria a pena, na reta final da conclusão dos trabalhos, fazer um pedido de informação à Procuradoria Geral do Estado sobre casos de processos envolvendo Ceturb e reajustes de tarifas em que foram perdidos os prazos. Se houve, quem perdeu prazo, se foram tomadas providências, porque pela lei da Procuradoria Geral do Estado, acho que é uma lei complementar, é obrigatório a produção de recursos. Tem uma série de medidas e tem também medidas de correição também, a que estamos submetidos todos nós servidores públicos, sejam procuradores, deputados, juízes, presidentes de empresas. Temos que cumprir a lei, tem que haver vigilância e alguém tem que se mover.

Proponho um pedido de informação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Colocamos em apreciação o pedido de informação requerido pelo Sra. Deputada Brice Bragato.

Como votam os Srs. Deputados?

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Pela aprovação.

A SRA. BRICE BRAGATO – Pela aprovação.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – A Presidência também é pela aprovação do pedido de informação.

Fica aprovado o pedido de informação.

Solicito à Secretaria que prepare o pedido com a maior brevidade possível, para que seja encaminhado ao Governo do Estado para os esclarecimentos, e ao mesmo tempo seja juntado aos autos para que o Relator tome conhecimento das informações.

Registramos a presença dos integrantes do Projeto “Viva Bem”, da Universidade de Vila Velha, que fazem um trabalho muito importante no parlamento estadual e que estão nos prestigiando na galeria da Assembléia Legislativa.

A SRA. BRICE BRAGATO – Perguntamos ao Sr. Helvécio Ângelo Uliana se tem mais algum complemento sobre esse assunto.

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Não, seria isso inicialmente.

A SRA. BRICE BRAGATO – Agradeço.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Cláudio Thiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Presidente, Srª Deputada Brice Bragato, bom-dia.

Cumprimento os Srs. Helvécio Ângelo Uliana e José Eduardo Farias de Azevedo, que são pessoas que estiveram, estão à frente da Ceturb e são considerados os melhores técnicos nesta área de transporte. Tanto é verdade, que o Sr. Helvécio Ângelo Uliana continua trabalhando na Ceturb, e o Sr. José Eduardo Farias de Azevedo está fazendo um grande trabalho como técnico na Prefeitura da Serra.

Entendi perfeitamente as explicações do Sr. Helvécio Ângelo Uliana e a pergunta da Srª Deputada Brice Bragato foi com muito conteúdo.

Entendi que a Ceturb, através de seus técnicos, fazia uma planilha com a tarifa real, uma planilha tecnicamente correta. Cabia ao Governador do Estado, através da Secretaria de Transporte, Cotar, acatar ou não essa planilha técnica. O que ocorreu é que se criou um redutor tarifário pensando no aspecto social. Poderia até dizer que é uma tarifa social, em que a decisão foi política.

Após essa decisão, acredito que o corpo de advogados da Ceturb, os procuradores do Estado deveriam defender esse ponto de vista. Aí que ocorreu essa demanda judicial e o resultado disso é que hoje passa de cem milhões de reais. Essa é a nossa realidade.

Acredito que se lograr essas ações, a Ceturb está inviabilizada. Como que uma autarquia, que hoje sobrevive com seus recursos totalmente comprometidos, poderia estar quitando esses débitos? Percebo que pode ter havido uma conivência daqueles que deveriam defender os interesses da empresa e do Estado. Conivência ou na pior das hipóteses omissão.

E o mais grave ainda está por vir. Além dessa demanda judicial, a Ceturb tem outras demandas judiciais na área trabalhista, dos próprios funcionários da Ceturb entrando contra a Ceturb. Posso estar enganado, Sr. Helvécio Ângelo Uliana.

Gostaria de saber se o Senhor tem algumas informações a nos prestar a respeito desse outro segmento, que também entrou com ações contra a Ceturb na área trabalhista. O Senhor teria algumas informações a mais para prestar?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Sim. Entendo que todos os processos judiciais...Vamos voltar ao caso específico do redutor, tem que ser apurado. Não sei precisar exatamente quando foi ingressada essa ação, mas realmente tem que ser apurado como foi feita essa defesa, a questão da perda dos prazos, a responsabilidade.

No caso de demandas trabalhistas, também apurar se houve perda de prazo. Temos o caso de um advogado que na gestão anterior ganhou uma causa. O Tribunal de Contas vai e audita os processos. Foi feito um acordo judicial. Um advogado que não está mais na empresa, e esse advogado figura em outros processos.

Entendo que em causas trabalhistas ou em qualquer causa tem que ser apurado se é um direito líquido e certo do empregado ou se houve uma má defesa. Ressalto que no caso dos processos de maior monta, são processos que chamo de esdrúxulos, ocorreram alguns acidentes com a frota pública,

frota essa operada pela iniciativa privada, com todo termo de responsabilidade da iniciativa privada.

Tem outro caso, da Sra. Ana Paula Tomoli, uma causa milionária, em que o processo ao invés de ser atribuído às operadoras, reverteu para a Ceturb. Nós, na atual gestão, estamos fazendo todos os esforços no sentido de, como chamo, entregar a conta a quem realmente deve essa conta. Os processos de maior monta são processos dessa natureza, que surgem de repente do nada.

Permita-me, o levantamento desses casos, esses processos estão à disposição. Da parte da Ceturb estamos buscando tomar as medidas, porém, é importante que esta CPI procure conhecer esses processos.

O SR. CLAUDIO THIAGO – Sr. Helvécio Uliana, concordo que é até legítimo e democrático qualquer cidadão buscar, via judicial, defender os seus interesses. Qualquer país que tem um regime democrático esse processo está na normalidade. O que não está na normalidade é alguns funcionários, que recebem para defender os interesses, às vezes, perdem prazo ou fazem o papel do advogado do diabo.

As informações não oficiais é que a Ceturb, em certo período, era uma verdadeira “farra do boi”. Essas são as informações que nos chegam e estamos falando de erário público, estamos falando de interesses de uma maioria que ao longo dos últimos anos foi relegada, foi deixada de lado, que são os usuários de transportes. O reflexo é automático na qualidade do serviço prestado pelo sistema.

Parabenizo o Presidente da Ceturb pela coragem e pela transparência de fazer uma pesquisa, que tem como meta principal aferir a qualidade dos serviços prestados. Pesquisa realizada nas últimas duas semanas, e a realidade é aquela que temos colocado nesta CPI.

Para se ter uma idéia, oitenta e nove vírgula quatro por cento dos usuários em relação à superlotação e infra- estrutura reprovaram o sistema; na questão dos horários houve reprovação em sessenta e seis por cento; na questão da segurança dos ônibus setenta e um por cento, e na questão da segurança nos terminais sessenta e cinco por cento. Há uma reclamação generalizada em relação ao preço da tarifa: oitenta e seis por cento discorda, acha a tarifa cara.

Temos que ressalvar a coragem desta atual diretoria de mostrar a verdadeira realidade no intuito de corrigir essas imperfeições para termos um serviço de qualidade, como bem disse, que atenderá àquelas pessoas que estão à margem da sociedade, ganhando salário mínimo e que quando não têm um serviço ao alcance começam a ir trabalhar a pé, de bicicleta e de outras maneiras. Nos parece muito grave que pessoas que estavam à frente da Ceturb deixaram a empresa ter uma possibilidade de perda muito grande em relação às demandas judiciais. Concordo que através desta pesquisa poderemos mudar o rumo das insatisfações e dos serviços que não são prestados adequadamente.

Sr. Presidente Marcelo Santos, após a instalação dessa CPI a sociedade passou a ter uma maior visibilidade a respeito de como funciona o sistema. Através dessa CPI as próprias empresas passaram a buscar- e sabemos que isso é gradativo- uma melhoria nos serviços que prestam. Está longe do ideal

mas temos percebido um interesse muito grande não só da Ceturb, que é o órgão gestor do sistema, mas das empresas que atuam no mesmo.

É o que gostaríamos de dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!).

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Muito obrigado Sr. Deputado Cláudio Thiago pelas considerações em nome da CPI. A partir do momento da criação dessa CPI o cidadão e principalmente o usuário do Sistema Transcol, teve melhor condição de conhecer, principalmente, o sistema de funcionamento, de que forma é aplicado até para a majoração da tarifa; enfim, alguns critérios que eram novidade para o usuário do sistema e que hoje é de conhecimento dos mesmos. A CPI acaba de tomar uma decisão, que acho que é de suma importância para aqueles que têm na expectativa desta CPI um esclarecimento, informações e resultado do trabalho que foi realizado que colocamos prazo para término e, ao mesmo tempo, dando um prazo legal para que o relator possa apresentar o seu relatório e ser discutido no âmbito da CPI através de seus membros.

Um outro dado interessante é quando se faz um pedido de informações junto ao Governo do Estado, através da Procuradoria, para que a mesma possa se pronunciar- um dado interessante que é comum acontecer- uma vez que a Justiça trabalha é em cima de prazo e se o órgão contratado, se a Banca contratada ou os advogados do próprio poder público perdem esse prazo, naturalmente perde o poder público, o usuário e o sistema Transcol que vêem oneradas às tarifas em função de ações judiciais, que em grande parte é transitado em julgado e vindo somente transitar. É um dado interessante, que com a presença do Advogado, Dr. Beline Sales Ramos, quando prestando esclarecimentos, o mesmo diz quando o Presidente da Ceturb falava na dívida orçada em setenta ou oitenta milhões, o Advogado veio neste Plenário dizer que ultrapassava duzentos e cinqüenta milhões. Não era o valor citado pelo Presidente da Ceturb. Então você chega num âmbito de um órgão que tem em suas mãos detectado, que tem uma dívida de aproximadamente oitenta milhões e o Advogado que está advogando contra essa empresa diz que a dívida ultrapassa aos duzentos e cinqüenta milhões e depois é confirmado pelo próprio Presidente da Ceturb... isso significa que o negócio, realmente, está numa confusão que precisa ser esclarecida e nada mais justo que esta CPI se posicionar.

Parabenizamos a Sra. Deputada Brice Bragato pela iniciativa de propor a informação; está ali o nosso Procurador que preparará esse documento para que a Procuradoria do Estado se posicione, naturalmente com as informações prestadas pela Ceturb, que tem obrigação de prestar essas informações por ser uma empresa pública.

Gostaria de perguntar à Sra. Deputada Brice Bragato se há alguma pergunta a ser feita ao Sr. Helvécio Ângelo Uliana, e ao Sr. Deputado Cláudio Thiago, também. (Pausa).

Sr. Helvécio Ângelo Uliana, agradecemos as informações aqui prestadas porque são de suma importância para que agreguemos aqui, valor às informações já prestadas e, com a informação do Senhor, temos certeza que nos auxiliará em muito no final dos trabalhos desta CPI.

Sr. Helvécio Ângelo Uliana, o Senhor gostaria de fazer algumas considerações finais?

O SR. HELVÉCIO ÂNGELO ULIANA – Sim, gostaria. Dizer que o interesse público tem de ser defendido com “mãos de ferro”. Sempre digo que um centavo de reais ou um bilhão de reais tirados do setor público, é roubo, é crime hediondo.
Em relação a essas perdas de prazos, a esses processos, a própria Secretária de Estado dos Transportes, Sra. Rita Camata, que preside o Conselho de Administração da Ceturb, em reunião dessa, reiterou e determinou que a Diretoria da Ceturb buscasse a responsabilidade nos processos nos quais havia dúvidas quanto à forma pela qual foram conduzidos.
Para finalizar brevemente, em relação às pesquisas, Srs. Deputados e Sras. Deputadas, no caso do Transporte Coletivo, o Sistema Transcol está entre os melhores serviços avaliados sob o ponto de vista do serviço público.
Sugiro que os Srs. Deputados tenham em mãos essas pesquisas pois a Ceturb, com freqüência, nesse governo, tem feito até para se fazer uma leitura mais adequada. O sistema têm problema? Tem. Tivemos a coragem de buscar, detectar através de pesquisas, de opinião e deixar transparente. Só que, muitas vezes, a maneira que é colocada ou interpretada a pesquisa em nível de Imprensa, não ocupo a Imprensa, mas, às vezes, de forma apressada, passa uma visão que não corresponde à realidade.
Com certeza, o transporte coletivo da Grande Vitória, tem de ser aperfeiçoado, avançado e esse Governo tem essa determinação.
Essa CPI do Transcol tem auxiliado muito. Agradecemos aos Srs. Deputados e a Sra. Deputada Brice Bragato pelo relevante serviço que prestam ao cidadão capixaba nos trabalhos da CPI do Transcol.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Agradecemos ao Sr. Helvécio Ângelo Uliana, ex-Presidente da Ceturb, que prestou as informações no âmbito desta CPI.
Propomos aos Srs. Membros desta CPI do Transcol para que fizéssemos um pedido de informações, solicitando a documentação elaborada e enviada pela Secretária de Transportes, Sra. Rita Camata, ao Conselho Tarifário, solicitando ao Presidente da Ceturb que preste as informações necessárias referentes às responsabilidades, perda de prazo e outras ações promovidas no âmbito da Ceturb no tocante à elevação ou aplicação de ações judiciais junto a esse órgão que hoje gira em torno de duzentos e cinqüenta milhões de reais.
Em votação.
Como votam os Srs. Deputados?

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Com o Relator.

A SRA. BRICE BRAGATO – Com o Relator.
Fica aprovada a solicitação à Secretária de Estado dos Transportes, Sra. Rita Camata, para que a Mesa Diretora nos envie cópia do ofício e as informações prestadas no Conselho Administrativo e no âmbito da Ceturb, referentes aos prejuízos causados por decisões judiciais, transitadas em julgado e ainda as que estão no curso natural de julgamento. (Pausa).
Solicito ao Sr. José Eduardo Farias de Azevedo que preste o juramento, jurando dizer a verdade, somente a verdade.

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Juro dizer a verdade.

O SR. PRESIDENTE –(MARCELO SANTOS)- Solicito ao Sr. José Eduardo Farias de Azevedo que decline sua filiação e seus dados pessoais.

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO - Filiação: sou filho de Dilson Soares de Azevedo e Ester Zita Farias de Azevedo; estado civil: casado; R.G. 1327385; nome completo: José Eduardo Farias de Azevedo; qualificação profissional: Engenheiro Civil com Especialização em Transportes; endereço completo: rua Amenóphis de Assis, 08 , apto. 802, Bento Ferreira – Vitória.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Concedo a palavra à Sra. Deputada Brice Bragato a fim de indagar o depoente.

A SRA. BRICE BRAGATO – Gostaria que o depoente falasse sobre o mesmo tema que perguntei ao ex-Presidente da Ceturb, Sr. Helvécio Ângelo Uliana, também na qualidade de ex-Presidente, o que os Senhores chamam de redutores nesse procedimento de reajuste das tarifas que os Senhores chamam de redutores. Esses procedimentos de reajuste das tarifas, a tarifa real ou técnica proposta pela Ceturb, e a tarifa com redutor autorizada pelo Governo do Estado. E se essa tarifa real é realmente real. Se o Governo, ao conceder uma tarifa mais social ou de qualquer forma mais baixa, causa algum prejuízo, se desestabiliza o sistema. Se os recursos das empresas têm algum objetivo nebuloso, não legal, não lógico. Se é alguma chantagem. Se há alguma negligência nos processos judiciais por parte dos representantes do Estado. Enfim, se o Senhor já depôs nesse processo.

O Senhor pode discorrer um pouco sobre esse assunto e se deixar de falar alguma coisa, retomo e pergunto outra vez.

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Em primeiro lugar desejo um bom - dia ao Presidente, Sr. Deputado Marcelo Santos, que preside esses trabalhos, aos Srs. Deputados Cláudio Thiago, Brice Bragato e a todos os presentes.

Cumprimento esta CPI pelos seus trabalhos na confiança de que os resultados serão muito positivos no sentido da melhoria do sistema Transcol, dos serviços prestados aos usuários.

Deixei de ser presidente da empresa em fevereiro de 1995 e, evidentemente, que alguns detalhes não é possível que tenha lembrança mais adequada, já que se passaram quase dez anos. Mas, no que se refere ao procedimento, ao processo adotado na época, confirmo o depoimento do Helvécio Uliana. O procedimento padrão sempre foi esse. A Ceturb procede aos cálculos técnicos; as empresas entravam na época com pedidos de realinhamento tarifário. Naquela ocasião, se a gente bem se lembra, no período de 1992, 1993, 1994 foi um pouco antes do início do Plano Real. Vivíamos num período de inflação altíssima. Tínhamos meses de inflação de 40, 50%. Tinha inclusive um pleito das empresas de ônibus de fazer reajuste quinzenal. Algumas cidades do Brasil, se não me engano, chegaram a adotar isso. Mas, aqui, se manteve o período de reajuste mensal.

Obviamente o transporte, principalmente o coletivo, é um dos setores mais sensíveis à questão da inflação, inflação de 30, 40% ao mês, ao reajustar as tarifas nesses patamares tínhamos inúmeros problemas sociais:

manifestações, paralisações de ônibus. Vivemos um período muito difícil naquela época por conta da questão da inflação que era de valores muito altos.

Além disso, o setor de transporte urbano sofria uma outra influência, que era o fato dos custos do transporte, temos a formação da planilha de custos, combustível, salário de motoristas, pneus, preço de ônibus. São setores muito organizados que geralmente faziam com que seus preços subissem muito acima da inflação, de tal forma que se viveu naquele período uma turbulência muito grande e o próprio Conselho Tarifário também vivia sob uma pressão muito intensa. Basicamente esse procedimento se repetia todo mês. As empresas entravam com pedido de reajuste; geralmente quase todos os pedidos muito maiores que eram devidos efetivamente. A Ceturb procedia ao cálculo técnico; remetia esse cálculo técnico ao Conselho Tarifário; o Conselho Tarifário apreciava esses cálculos e deliberava por recomendar ao Governador um valor tarifário. Obviamente que no Conselho Tarifário, como tinha representação de vários segmentos da sociedade, inclusive das empresas de ônibus também, motoristas, empresas de ônibus, se não me engano a Findes, estudantes, trabalhadores, membros do Governo do Estado, os debates eram muito acalorados e ao final decidia o Conselho por deliberar um valor que era recomendado ao Governador. Esse valor, obviamente, contemplava duas questões: a base técnica e a viabilidade social, a viabilidade política de se colocar uma tarifa na rua.

A SRA. BRICE BRAGATO – Essa deliberação sempre é indicativa? Não é obrigatória?

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Ela sempre é indicativa, mas diríamos a V.Exa. que a regra geral é que o Governador acatava, sempre acatou essa recomendação do Conselho, até porque para S.Exa. não acatar seria uma situação bastante complicada. Mas, nas discussões, os empresários defendiam os seus cálculos, a Ceturb apresentava o seu cálculo técnico. Tinham outras propostas também, proposta muitas vezes de congelamento de tarifas e certamente surgia, no âmbito da discussão, um valor que não era nem o congelamento, nem o valor técnico, mas um valor que fosse considerado factível, e o conselho deliberava. E deliberou assim durante praticamente dois anos e meio, três anos, até que veio o Plano Real e na primeira tarifa do Plano Real praticamente o valor tarifário ficou muito próximo ao valor técnico.

Isso não ocorreu só aqui no sistema Transcol, como disse Helvécio Uliana, mas ocorreu também no município de Vitória, em várias capitais do Brasil. Tivemos naquela época quebra-quebra em outras capitais brasileiras que ficaram muito conhecidos, como no caso de Salvador, do Rio de Janeiro e outras capitais, porque aquele era um momento muito crítico.

Basicamente foi esse o procedimento. Queria acrescentar ao que disse o Helvécio Uliana que, na verdade, quando as empresas de ônibus têm uma permissão ou concessão do sistema, obviamente se submetem à regra do jogo e a regra do jogo é que o Conselho Tarifário apreciaria e deliberaria a recomendação dessas tarifas. Obviamente as empresas de ônibus também estavam participando do Conselho Tarifário, defendiam lá suas posições, mas o Conselho deliberava pela maioria de votos. Isso aconteceu durante todo o período.

Nesse sentido, na verdade, não há de se desconhecer que houve um diferencial entre os valores praticados e os valores técnicos. Afirmar que esse prejuízo era de grande monta não é possível. Obviamente, o valor ideal seria a prática do valor técnico do ponto de vista econômico-financeiro. Do ponto de vista social, obviamente que o Conselho procurou encontrar uma solução que não fosse nem tanto ao mar, nem tanto à terra, mas fosse factível de ser aplicada.

A SRA. BRICE BRAGATO – Esses redutores que o Governo concedeu então foram a partir do Cotar?

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Do próprio Cotar. Pelo que me lembre, também deixo uma margem e algumas dúvidas, mas pelo que minha memória me permite lembrar daquele período, diria que todas as tarifas ou quase todas foram deliberadas pelo Cotar e acatadas pelo Governador, homologas pelo Governador. Mas afirmar que esse prejuízo seria administrável ou não, não é uma afirmação que posso fazer aqui. Obviamente que quando você estabelece uma planilha tarifária você estabelece uma verba para remuneração do capital, que é a margem de lucro; você estabelece uma margem, que é a depreciação do patrimônio investido, que é a reposição da frota de ônibus; você estabelece uma margem de pagamentos dos custos diretos que é pessoal, combustível e outros, que são os custos que não podem deixar de ser cobertos.

Obviamente que se uma empresa sente que a receita que está recebendo não é suficiente para tudo, ela tem mecanismo de postergar a renovação da frota, tem mecanismo de trabalhar com uma margem de lucro menor por um determinado período de tempo, de tal forma também que não é possível afirmar que houve um prejuízo ou que houve um prejuízo irreparável ao sistema. Então, essa questão do ponto de vista de planilha técnica, você estabelece um valor, que é o valor médio do sistema, como é estabelecida a tarifa. A planilha estabelece indicadores médios. Obviamente que se uma empresa é menos eficiente que a outra, ela tem uma dificuldade maior que aquela que é mais eficiente. Como você estabelece um padrão médio, a empresa que consegue ter uma eficiência maior tem uma sobra que consegue trabalhar por ser mais eficiente.

Então, basicamente confirmo as questões citadas pelo Helvécio Uliana. O procedimento adotado era esse. Não era um procedimento só aqui. Era o procedimento adotado em Vitória, em outras capitais do Brasil. Isso perdurou, como disse, enquanto perdurou essa conjuntura.

A partir do momento em que se estabeleceu o Plano Real, a última tarifa que acompanhei como presidente da Ceturb foi, na verdade, a primeira tarifa do Plano Real, que foi de sessenta centavos para a tarifa do sistema Transcol e quarenta centavos para a tarifa com desconto. Nessa última tarifa, o cálculo tarifário indicava sessenta e três centavos. Ela foi arredondada para baixo, que é um procedimento normal e razoável, não houve aí nenhuma distorção. E a tarifa de quarenta centavos que era a com desconto.

A partir daí, isso foi no mês de junho, se não me engano, no início do Plano Real, fiquei na presidência da empresa até o mês de fevereiro do ano de 2005, quando mudou o governo, e até lá não houve nenhum outro reajuste. Então, essa foi a tarifa que deixei quando ...

A SRA. BRICE BRAGATO – Do ano de 1995.

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Do ano de 1995, desculpe. Foi o último reajuste que acompanhei.

Basicamente, queria reafirmar que esse era o procedimento e que isso ocorreu em várias cidades do Brasil.

A respeito da ação, infelizmente não tenho muitas informações, porque ela ocorreu nesse período... Não tenho certeza se foi no último ano da minha gestão ou se foi após ter saído da Ceturb. Realmente não tenho muita informação sobre o que aconteceu.

A SRA. BRICE BRAGATO – Mas o Senhor acha que é uma única ação, são diversas ações?

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Não tenho essa informação, Srª. Deputada.

A SRA. BRICE BRAGATO – E tem a informação de como que os defensores públicos, os procuradores participaram? Essas questões das perdas de prazo? Nem de ouvir dizer? O Senhor também não depôs nesses processos?

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Não tenho, não fui chamado, não depus, não fui chamado depois para tratar desse assunto. Confesso também que me causa estranheza que uma ação dessa tenha êxito, porque isso ocorreu, como eu disse, em vários lugares do Brasil, um sistema de concessão, como eu disse é um sistema em que as empresas sabem a regra do jogo, participaram das decisões... Ainda que discordando dela, participaram das decisões do conselho tarifário. Realmente, causa-me estranheza que tenha tido êxito. Não sei se um êxito final, mas pelo menos um êxito parcial até o momento.

Em relação às questões do próprio Sistema Transcol, se me permite também evoluir um pouquinho no comentário, é evidente que o transporte coletivo urbano reflete, recebe toda a carga das dificuldades do país, toda a carga das dificuldades dos nossos problemas urbanos das grandes cidades brasileiras. Mas queria também reafirmar que essa questão das dificuldades e dos problemas do Transcol, também seja tratada com certo cuidado no sentido de que a gente não desvalorize uma conquista que eu acho que foi de toda a sociedade capixaba.

O Espírito Santo, hoje, com os problemas que ainda vem a ter o sistema de transporte coletivo, é um dos sistemas de ponta no Brasil, com todas as dificuldades que ainda existem, a implantação do Sistema Transcol foi um marco para o Espírito Santo. Imaginar hoje a Grande Vitória sem um sistema integrado seria o caos absoluto. Imaginar que todas as linhas de ônibus saindo dos bairros viessem para o Centro de Vitória, seria impraticável, a Grande Vitória não funcionaria. Então ele significou um avanço muito importante e foi uma conquista não dos técnicos, dos políticos. Mas de toda a sociedade, já que ela brigou por isso, pelas mudanças, participou dessas mudanças.

Enfim, então acho que alguns cuidados nessa questão da análise devem ser tomados, embora isso não deva impedir a necessidade de se avançar.

Nos últimos dez anos realmente o sistema cresceu de investimentos, a incapacidade do Estado de conseguir recursos para investimentos viários, investimentos de novos terminais, ela causou uma defasagem no sistema que é recuperável, ao meu modo de ver, acho que é possível ser recuperar. Mas a análise geral que tenho do sistema e das pesquisas que tenho visto ...

A SRA. BRICE BRAGATO – Essa possibilidade da circulação em toda a Grande Vitória com uma única tarifa é realmente um dado novo. As tarifas são altas, o sistema tem muita precariedade, a super lotação, o tempo de espera, as queixas da população são muitas. Mas, como o Senhor está falando, não é por isso que vai se jogar fora a bacia com a água e a criança dentro.

Mas, já que o Senhor pegou um pouco essa questão do sistema mais geral, não é objeto da convocação, mas é um técnico da área. Então, uma opinião que quero saber do Senhor: a não inclusão da cidade de Vitória no Transcol, do sistema, do transporte coletivo de Vitória, da capital... Ou melhor, a inclusão poderia ajudar no desafogamento do trânsito na cidade de Vitória? Não quero entrar na questão de ordem política. Faço uma pergunta técnica ao Senhor, porque entendo que tem resistências políticas, tem o apelo da população que paga uma tarifa mais barata, não quero entrar nisso. Mas no ponto de vista técnico, de estruturação e até da socialização do custo do sistema, no que poderia resultar se fosse incluído Vitória no sistema?

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Srª. Deputada, não tenho dúvida de que esse é um aspecto em que o sistema precisa avançar. Acredito que a integração de toda a Grande Vitória tem que ser completa. Isso no ponto de vista de racionalidade, de otimização do equipamento, de redução de custo e de melhoria da qualidade é benéfico, sem nenhuma dúvida.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - A inclusão de Vitória no sistema Transcol, teria uma condição de redução de tarifa?

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Sr. Deputado, no ponto-de-vista operacional é possível, porque temos sobreposição de ônibus nos corredores principais. Com a integração reduz-se essa sobreposição e você permite uma melhoria. Dimensionar isso, realmente não tenho esse número. No entanto, no período do Sr. Helvécio Ângelo Uliana e no meu como presidente da CETURB, criamos uma condição mais favorável para isso acontecer quando implantamos a tarifa com desconto. Uma tarifa para o morador que circula dentro da Serra, de Vila Velha e de Cariacica. Ele pode circular com a tarifa menor do que a tarifa intermunicipal. Hoje, na verdade, temos duas tarifas. O sistema já trabalha com duas tarifas únicas e um dos objetivos dessa segunda tarifa, com deslocamento municipal, foi criar uma facilidade com a futura integração de Vitória, também.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Perguntei-lhe isso, porque vi a nova frota do sistema municipal de transporte. Naturalmente, ele se projetou para comprar aquela nova frota e naturalmente, tem um prazo até em função do custo-benefício.

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Sem dúvida.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) - Meu entendimento é que aquilo não vá aderir ao sistema Transcol em função do investimento que a empresa deu ou vai aderir, e qual é a base de cálculo que será daquilo ali?

A SRA. BRICE BRAGATO – Não tem nada planejado para incluir Vitória, que eu saiba. Tem esse debate antigo que não avança. O Senhor tem alguma informação?

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Conhecimento de algum projeto mais recente, não.

A SRA. BRICE BRAGATO – O Senhor acha que subiria muito para a população de Vitória o custo da passagem?

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Não tenho essa informação atualizada. Como disse é....

A SRA. BRICE BRAGATO – É porque tudo é muito cálculo, tem que estar dentro do sistema para saber.

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Exatamente.

A SRA. BRICE BRAGATO – Agradeço.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – No município de Vila Velha o sistema Transcol opera, mas é uma gestão bipartide. O município de Vila Velha opera ramal e o sistema tronco?

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Tenho informação de que Vila Velha também não está integrada ao sistema Transcol.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Ela se integrou na condição de que ela operaria os ramais.

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Vila Velha tem o sistema próprio de linhas municipais operadas e gerenciadas pelo município, pela prefeitura. Mas não me consta de que ela esteja integrada ao Transcol. Existem as linhas alimentadoras por causa dos terminais. Essas linhas existem no sistema de Vila Velha. É uma interpretação, um entendimento, Sr. Deputado, pelo menos na nossa época, não sei se continua assim, é de que o sistema alimentador faz parte do sistema integrado. O sistema das linhas que vão dos bairros ao terminal faz parte de um sistema maior, que é o sistema Transcol Integrado. As linhas têm uma característica de deslocamento do bairro ao terminal. Mas elas são um pedaço da viagem daqueles que, ou vão para Vitória, ou para outros municípios, ou para outros bairros dentro do próprio município. Mas a Ceturb não gerencia aquelas linhas municipais.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Mas os terminais só estão nos municípios em função do aceite do município em ter o tronco ali do Transcol.

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Não. Na verdade, essa prerrogativa não é do município no sentido de aceitar o terminal ou não. Porque o sistema intermunicipal urbano, pela legislação, é de responsabilidade do Governo do Estado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Intermunicipal.

O SR. EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Intermunicipal urbano. O entendimento é que a linha alimentadora é parte integrante do sistema intermunicipal urbano. Pode cumprir também o papel do deslocamento municipal, que é o objetivo, porque o que se ganha de economia é você não sobrepor um Sistema em cima do outro, porque que causa ineficiência e queda de qualidade. Esse é o grande problema.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Por exemplo, hoje, Cariacica tem no Sistema a transferência da gerência do Sistema Municipal para a Ceturb. A retirada dessa gerência ou a revogação dela, e o Município reassumindo o sistema de transporte, isso geraria majoração na tarifa do Sistema Transcol?

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Não poderia afirmar isso, mas com certeza a meu ver geraria ineficiência. Você teria que sobrepor uma rede de transporte em cima de outro, o que não é recomendável. Os sistemas integrados no Brasil trabalham muito.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - O Sr. Secretário de Transportes e Serviços Urbanos de Vila Velha prestou também esclarecimentos aqui. Ele disse que em relação aos outros municípios em que sua gerência é transferida para a Ceturb, ele tem aproximadamente, se não me falha a memória, duzentos ônibus ou cento e cinqüenta ônibus a mais no Município de Vila Velha do que nos municípios que são gerenciados pela Ceturb.

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Por conta do sistema municipal da Prefeitura, gerenciado pela Prefeitura.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - É um número considerável, mas não quer dizer que tenha eficiência também; volume não quer dizer...

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – E não quer dizer que se o Sistema fosse integrado ao Transcol que esses ônibus também deixariam de existir, vamos dizer assim. Eles poderiam ter uma rota mais otimizada, mais integrada, mas não quer dizer que eles deixariam de existir, vamos dizer assim, do ponto de vista de prestação de serviço à população.

O SR. PRESIDENTE - (MARCELO SANTOS) - Concedo a palavra ao Sr. Deputado CláudioThiago.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Gostei muito da pergunta da Sr. Deputada Brice Bragato quando fala da integração, no Sistema, dos municípios. Também vejo que essa é uma discussão macro, uma discussão que depende primeiro de uma decisão política. Há anos que ouvimos a respeito da Região Metropolitana, da criação da implantação da Região Metropolitana. Essa é uma decisão que depende principalmente dos municípios que têm uma receita maior, os mais ricos quererem dividir os seus recursos com os municípios que não tem uma condição melhor.

Acredito também que é uma decisão burra daqueles municípios que possuem um potencial maior de não quererem estar dividindo o pão com os municípios menores. Até porque a Grande Vitória é uma região muito pequena. O reflexo de uma política que não está sendo implantado em Cariacica, na Serra, em Vila Velha, é imediato na Grande Vitória, principalmente no Município de Vitória, a nossa Capital. Peguemos como exemplo a questão do transporte coletivo. Não consigo entender até hoje por que Vitória tem um sistema da Capital. Porque o sistema da Ceturb, a concepção do sistema é perfeita. Existem as linhas alimentadoras, que na Serra funcionam muito bem, isso de certa forma diminuiria o fluxo de ônibus, traria um benefício muito maior para o conjunto da sociedade, em um contexto maior também. Muitas pessoas hoje têm um gasto maior porque o trânsito está lento. E por que está lento? Um dos motivos é o grande número de ônibus.

Vejo que essa é uma discussão maior, portanto, faço até um apelo aos nossos prefeitos que realmente tenham uma discussão verdadeira. De três em três anos, de quatro em quatro anos, essa questão da região metropolitana volta a ser discutida, debatida. Parece que há uma intenção boa, mas na prática não se resolve nada. Aí o assunto é esquecido, entra um novo prefeito, começa a debater e refletir, mas, na prática, vejo que poderia estar sendo utilizado melhor os recursos dos vários municípios.

Faço a pergunta, porque se deu certo em outros Estados, por que não vai dá certo no Espírito Santo? Até porque o limite territorial é muito pequeno. Pergunto, Sr. José Eduardo, porque é considerado um grande especialista nesta área, um excelente técnico. Como eu bem disse temos hoje, aqui, talvez os dois maiores especialistas na área de transporte em nosso Estado, portanto, a minha pergunta é muito simples, até porque cabe a esta CPI colher informações e sugestões. Gostaria de saber do Senhor, como bem disse um grande especialista: qual a avaliação que do Sistema como um todo, como observador que hoje o senhor está e quais as sugestões que teria a dar a esta CPI para que a gente possa ter um transporte coletivo mais eficiente.

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO - Em primeiro lugar agradeço as palavras generosas da parte de S.Ex.a relativa ao nosso trabalho. Acho que abordou e ligou de forma muito correta ao tema do transporte coletivo. O tema do transporte coletivo é o tema da Região Metropolitana. Talvez o transporte coletivo seja o que mais tem cara de Região Metropolitana de todos os serviços metropolitanos.

Região metropolitana é uma engenharia complexa, uma engenharia política, institucional, operacional, de convivência, de cooperação, onde se

enfrenta toda série de obstáculos que, às vezes, vão desde a vaidade até os problemas reais de quem ganha ou perde, de quem concorda em perder um pouco agora para ganhar mais a frente. É uma engenharia de negociação muito complexa, tanto é que infelizmente não temos muitos casos bem sucedidos no Brasil sobre a questão metropolitana. Precisaria hoje de se gastar um pouco de energia nos formuladores da classe política em se pensar numa boa engenharia para o funcionamento das regiões metropolitanas. Porque grande parte das grandes cidades brasileiras são metropolitanas, de trinta a quarenta por cento da população brasileira vive nas regiões metropolitanas, como é o exemplo que temos aqui.

No nosso Estado tivemos um agravamento nos últimos governos como a dificuldade de liderança política dos governos, a falta de capacidade de investimentos do Governo do Estado, que sempre é um trunfo positivo no sentido de negociar as questões metropolitanas. A expectativa nossa é que com a retomada de investimentos, com a credibilidade maior hoje do Governo do Estado, ele assuma esse papel que é dele mesmo. Nenhum prefeito tem estatura política para coordenar ação de outros prefeitos. Mas, o Governo do Estado tem estatura para assumir esse papel de articulador; cabe a ele puxar essa questão. E, evidentemente, cabe aos prefeitos, por uma questão de responsabilidade, ter toda boa vontade do mundo em encontrar um bom caminho para isso.

Então, diria que o Senhor praticamente respondeu a questão: o desafio da integração do transporte coletivo está dentro do desafio da questão da Região Metropolitana.

O Transcol foi um projeto metropolitano, embora não tenha sido implantado com a Região Metropolitana. Quem implantou o Transcol basicamente foi o Estado, que recebeu adesão de algumas prefeituras. Mas ele foi um projeto que poderia ser perfeitamente implantado no contexto de uma Região Metropolitana, o que teria sido bom, porque seria um projeto de êxito do ponto de vista metropolitano. Como disse nos últimos dez anos, ou mais, houve uma dificuldade de investimentos no Sistema Transcol que defasou e precisamos recuperar esse atraso agora . Acho que a principal necessidade de investimento está posta pela imprensa. V.Exas. mesmo têm dito nesta Casa que há necessidade de investimentos viários de melhorias das vias em que transitam os ônibus, de ligações estratégicas que precisam ser feitas, como o caso de Cariacica, que o Sr. Deputado Marcelo Santos sabe, a Leste-Oeste, ou ligando a Vila Velha, ou a duplicação da Rodovia do Contorno, que é fundamental, e outras vias postas. Acho que precisa ter um pacote de investimento de melhoria viária, e nessa melhoria viária precisa-se começar a discutir e tratar seriamente a questão da prioridade para o ônibus, para o transporte coletivo: vias seletivas e pistas exclusivas. Nenhuma cidade no mundo, de boa qualidade, de alta qualidade, trata o transporte coletivo misturado com transporte individual. Temos o exemplo de Curitiba, que é a grande referência no Brasil e que tem uma história de tratar o transporte coletivo com prioridade. A cidade não consegue se sustentar se a movimentação da cidade acontecer por transporte individual, vai engarrafar tudo, não vai ter solução e não tem dinheiro que resolva o problema de você ter uma base de deslocamento em cima do transporte individual.

Então, a questão da pista seletiva, da pista exclusiva é fundamental e outros avanços que estão colocados hoje, como a questão da bilhetagem

eletrônica que vai permitir o integração em pontos, que não precisam ser terminais no sentido tradicional, a questão da melhoria dos equipamentos, enfim, acho que já tem uma pauta boa colocada pela mídia, pelos técnicos do setor, pela Ceturb, pelos Senhores Deputados mesmo na discussão de que vão fazer a construção de alguns novos terminais, como na Serra o Terminal de Jacaraípe, o terminal de São Torquato para apoiar toda região de Cariacica e de Vila Velha. Acho que tem uma pauta de investimentos que são necessários, que precisam recuperar o tempo que passou. Eu não tenho dúvidas de que se forem feitos adequadamente vão permitir dar um novo salto de qualidade. Então, basicamente seria isso.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Sr. Presidente, pela questão do tempo, farei a última pergunta que, na verdade, é uma proposta para reflexão de todos nós. Alguns formuladores de políticas públicas tanto no âmbito econômico e no social têm feito defesa, já que o transporte público atende a uma camada de nossa sociedade que tem um perfil econômico baixo e que varia de um a três salários mínimos, algumas pessoas defendem que o transporte público tem que haver um subsidio, até porque os usuários “fazem das tripas coração” para pagar essa tarifa. É um assunto novo e parece-nos que em alguns Estados a própria sociedade tem cobrado, que é se diminuir a tarifa do transporte e, ao mesmo tempo, capitar recursos de uma outra fonte, principalmente, de recursos oriundos de uma camada mais abastada economicamente para fazer essa igualdade social. Seria uma forma de transferência de renda. Alguns Governos têm estudado esse caminho. Seria viável, hoje, essa implantação, mesmo que fosse de forma gradativa dos subsídios? Sra. Deputada Brice Bragato, parece-nos que a Prefeitura de São Paulo tem feito essa transferência de recursos com o objetivo de atender uma camada mais carente da sociedade.

Nossa colocação seria mais para reflexão, pois este é um assunto meio polêmico.

Sr. Presidente, se alguém quiser complementar nosso raciocínio, esteja a vontade.

O SR. JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO – Eu acho que é uma discussão válida, com alguns cuidados. Temos de tomar cuidado porque, às vezes, subsídio mascara a ineficiência, mascara outras coisas. Acho que discutir, por exemplo, desoneração dos insumos do transporte urbanos é coisa importante. Parece que ainda existe hoje a redução do IPI para táxi e para ônibus não, para ônibus tem IPI integral, e é um equipamento da mais alta importância para a cidade. A questão do diesel também, do diesel para o transporte urbano; e outros insumos. Acho que trabalhar no sentido de você desonerar de impostos esses insumos parece um bom caminho, desde que se tome cuidado de garantir que essa desoneração também seja repassada aos usuários para que não se perca no meio do caminho.

O SR. CLÁUDIO THIAGO – Perfeito.

Nossa intenção é, também, a questão dos encargos, dos impostos. Porque, indiretamente, se está transferindo este não ganho pelo Estado, dessa receita, para uma finalidade muito legítima. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE – (MARCELO SANTOS) – Agradecemos aos Srs. José Eduardo Farias de Azevedo, ex-Presidente da Ceturb que presta esclarecimentos a esta CPI; assim como o Sr. Helvécio Ângelo Uliana. Temos certeza que os esclarecimentos foram de alta importância.

Em nossas considerações finais, ratificamos as palavras do Sr. Deputado Cláudio Thiago, esse é um assunto que tenho debatido constantemente no Plenário desta Casa, que é repensarmos na criação da Região Metropolitana para utilizar os serviços e, no nosso caso, o serviço de transporte coletivo, que vem sendo prejudicado em função de questões, em sua maioria, políticas, e que não estão trazendo nenhum resultado positivo para a sociedade que aguarda que as ações políticas sejam em prol do bem comum, não para projeção política, objetivos políticos ou eleitoreiros.

Agradecemos a presença dos funcionários que prestam serviço a esta CPI. Fica deliberada a prorrogação desta pelo prazo de sessenta dias e quarenta e cinco dias para o relator apresentar seu relatório. Fica, então, a CPI aguardando a apresentação do relatório para que seja convocada automaticamente para apreciação do mesmo.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a presente reunião.